

NUMMER 17

'40 - '45 TOEN & NU



**DE SPEURTOCHT NAAR DE X5
HIMMELER'S ZELFMOORD**

PRIJS:
F 4.95
B. FR. 30,-

'40~'45 TOEN & NU

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, London E15 3JA, Telefoon 01-534 8833

Voor Nederland: Uitgeverij van de Koninklijke Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle, Telefoon 05200-10801.

* Copyright 1979

Inhoud nummer 17

Himmlers' zelfmoord

De grafdelvers keren terug naar Lüneburg 1

Hier gebeurde het

De Inleiding tot Market Garden 6

Oorlogsfilms

De verfilming van 'Een brug te ver' 10

Wrakkenberging

De speurtocht naar de X5 35

Grote Namen

Luitenant Kenneth More 43

Engeland

Duitse krijgsgevangenen in Engeland 48

Foto voorpagina: De sergeanten b.d. William Ottery en Raymond Weston, de twee mannen die het geheime graf van Himmler groeven op de Lüneburger Heide hier in mei 1977 tijdens hun bezoek aan Duitsland gefotografeerd.

Middenpagina's: Leden van de Kaafjord expeditie in 1977 hier gefotografeerd bij de boegsectie van de X7. Op de achtergrond de oorspronkelijke bevoorradingssteiger van de *Tirpitz* (Stuart Usher).

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs en de uitgevers voor de toestemming tot het opnemen van fragmenten uit de volgende boeken.

Happy go lucky van Kenneth More, Robert Hale Ltd.,

A Taste of freedom van Robert Jackson, Arthur Barker Ltd.

De filmfoto's van een brug te ver van United Artists Ltd.,

Foto's met de vermelding IWM vallen onder het copyright van het Imperial War Museum, Londen.

Verschijnt per kwartaal.

Verkoopprijs Nederland f 4,95

Verkoopprijs België B. Frs 80,—



Het verhaal tot nu toe . . .

6 mei, 1945

Himmler uit de dienst ontslagen door admiraal Dönitz

10 mei, 1945

Himmler verlaat met 14 mannen Flensburg

12 mei, 1945

De groep steekt de rivier de Elbe over.

18 mei, 1945

De groep van Himmler arriveert in Bremervörde.

20 mei, 1945

Twaalf mannen gearresteerd bij de doorlaatpost bij de brug

22 mei, 1945

Himmler gearresteerd samen met twee mannen (hij wordt niet herkend).

Hij brengt de nacht van 22/23 mei door in de fabriek naast de river de Oste

23 mei, 1945

0.700 uur Himmler wordt overgebracht naar het interneringskamp Westertimke.

18.30 uur Aankomst in ondervragingskamp in Barnstedt.

19.00 uur Himmler identificeert zich bij de kampcommandant.

19.30 uur Officier van de inlichtingendienst arriveert om identificatie te bestigen.

21.45 uur Kolonel Murphy, commandant van de inlichtingendienst, Britse 2e Leger neemt de verantwoordelijkheid over Himmler over.

22.40 uur Murphy rijdt met Himmler vanuit Barnstedt naar Lüneburg

22.45 uur Himmler arriveert in de Uelzener Strasse no. 31a.

23.14 uur Himmler pleegt zelfmoord tijdens een onderzoek door Dr. C. J. Wells.

24 mei, 1945

Amerikaanse en Russische autoriteiten bezichtigen het lijk, pers maakt foto's.

25 mei, 1945

11.00 uur Autopsie en gebitsonderzoek van het lijk.

17.00 uur Persconferentie

26 mei, 1945

0.700 uur Himmler wordt door vier mannen in een geheim graf begraven. De mannen: majoor Norman Whittaker, CSM Edwin Austin en de sergeanten William Ottery en Raymond Weston.

1 september, 1958

Majoor Whittaker sterft.

8 februari 1972

CSM Austin sterft.

15 augustus, 1975

Dr. C. J. Wells sterft.

1 september, 1978

Toen & Nu publiceert voor het eerst een uitgebreid verslag over de zelfmoord van Himmler.

Het slot van het verhaal . . .

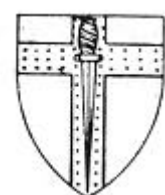


DE GRAFDELVERS KEREN TERUG NAAR LUNEBURG

In september 1978 publiceerden wij de gebeurtenissen die leidden tot de zelfmoord van Himmler en diens geheime begrafenis op de Lüneburger Heide. Wij moeten nu toegeven dat wij toen een belangrijk feit hebben verzwegen; namelijk de namen van de twee sergeanten die bij de begrafenis aanwezig waren. Alhoewel wij hun namen wisten, hadden wij ze niet kunnen opsporen en wij waren van mening dat wij hun namen niet in opspraak mochten brengen alvorens wij de kans hadden gehad persoonlijk met hen te spreken. Op dat moment wisten wij ook niet welke rol zij nu precies hadden gespeeld bij de gebeurtenissen.

Pas in april 1979 kregen wij tenslotte contact met sergeant Raymond Weston. Wij hoorden dat hij nog steeds in nauw contact stond met zijn oorlogsvriend, sergeant William Ottery. Toen waren de zaken snel geregeld en waren wij in staat om de gebeurtenissen van mei 1945 met hen door te nemen. Toen de uitgever vervolgens voorstelde om Lüneburg nog eens te bezoeken, gingen zij dadelijk accoord. Zoals Bill Ottery zei: 'Nu kunnen we eindelijk de puntjes op de i zetten.'

Pas na ampele overwegingen waren wij met dit voorstel gekomen aangezien er toch nog complicaties zouden kunnen ontstaan. De oorspronkelijke reden om de plaats van het graf geheim te houden was immers geweest te voorkomen dat de plaats een soort van bedevaartplaats of vergaderplaats voor toekomstige Nazi-aanhangers zou kunnen worden, dit zeker na alle verschrikkelijke moord- en martelpartijen waarvoor Himmler verantwoordelijk was. Himmler was uniek onder de Nazi-leiders met dien verstande dat hij de enige was die niet gecremeerd en voorgoed geëlimineerd was. Wij bleven van mening dat deze reden nog steeds geldig was. Alle vier mannen die betrokken waren bij de begrafenis waren mannen van de Verdedigingscompagnie van het Britse 2e Leger – een eenheid die speciaal geformeerd was om het legerhoofdkwartier te bewaken. Zij bestond uit drie pelotons die allemaal van verschillende regimenten kwamen: een uit Wales, een van de Royal Inniskilling Fusiliers en een van het Royal Norfolk Regiment. De commandant was majoor Norman Whittaker en de compagnies-sergeant-majoor was Edwin Austin.



SECOND ARMY TROOPS NEWS

No. 350

Sunday, 27 May 1945

0600 hrs

THE "BIG THREE" TO MEET SOON?

While touring his constituency of Woodford yesterday, Mr. Churchill told the citizens that the General Election must be no obstacle to an early meeting of the "Big Three."

FRENCH TO OCCUPY RHINELAND

General De Gaulle's Cabinet met yesterday to consider the proposal that the French should occupy the Rhineland.

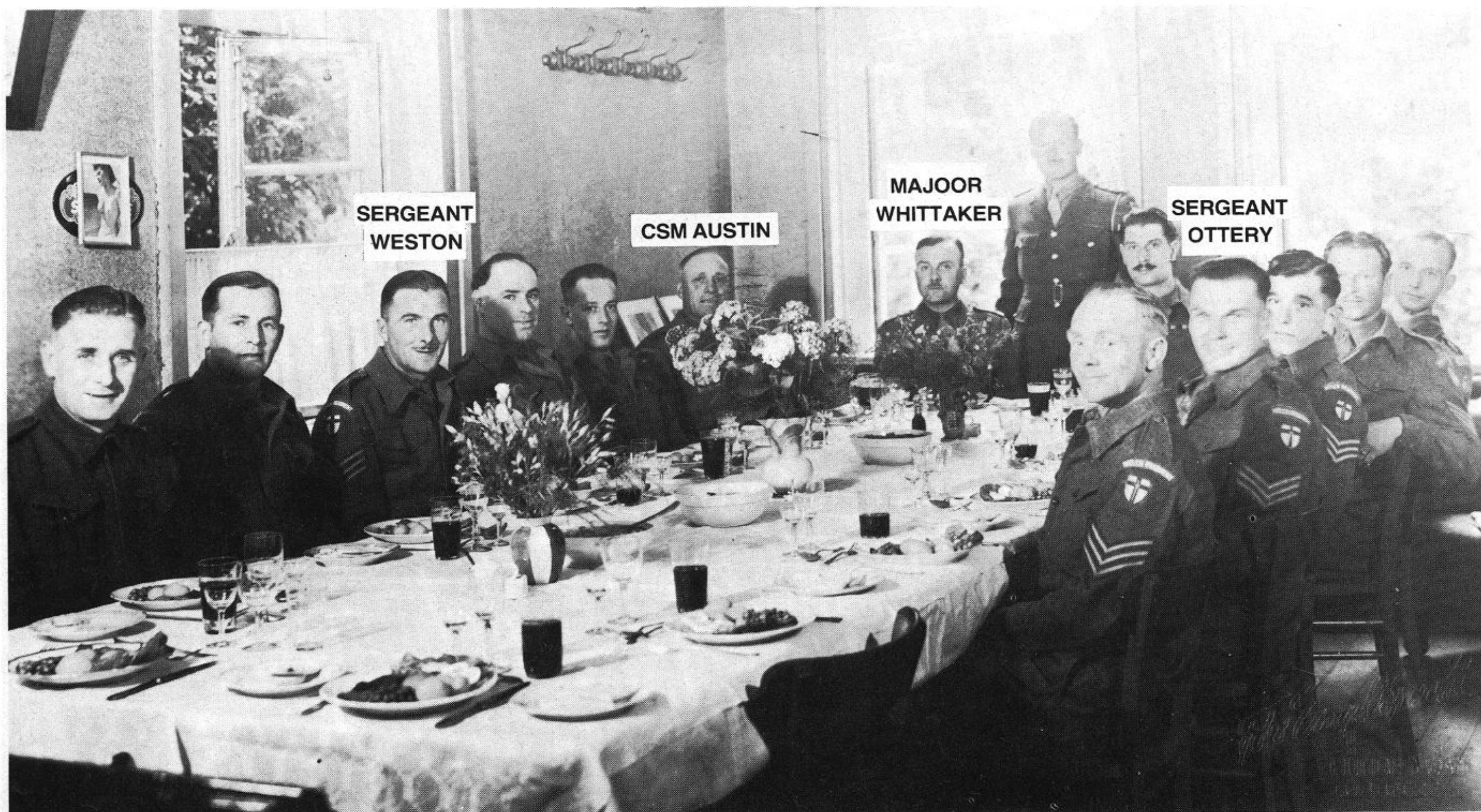
Anoniem graf voor Himmler. Himmler werd gisteren in een bosgebied begraven niet ver van het hoofdkwartier van het 2e Leger waar hij afgelopen woensdag zelfmoord pleegde. Eerst hebben Britse artsen een deel van de hersenen en van zijn schedel verwijders terwijl men ook een dodenmasker heeft gemaakt. Vervolgens heeft men het lijk in een deken gewikkeld en met een vrachtwagen naar de plaats van het graf vervoerd. Er werd geen godsdienstplechtigheid gehouden, terwijl de paar soldaten die bij deze begrafenis betrokken waren, gezworen hebben om de plaats van het graf geheim te houden.

THE LANCASTER "ARIES" RETURNS

There were few soldiers in unconsecrated ground are sworn secrecy as to the whereabouts of his grave.

THE LANCASTER "ARIES" RETURNS.
Yesterday afternoon, the Lancaster bomber "Aries" returned to its base near Shrewsbury after an experimental flight over the North and Magnetic Poles. The aggregate

THE AIRCRAFT-CARRIER "FURIOUS" is to be retired from active service after 30 years afloat. Originally built as a cruiser, she was converted to carry 33 aircraft and a complement of 1200 officers and men. She has figured in several naval air actions off



Een foto van het demobilisatiefeestje van majoor Whittaker in Bünde in augustus 1945.

Bill Ottery was de oudste van de drie sergeanten van het Welch peloton, de twee anderen waren Ray Weston en Micky Fenlan. Alhoewel majoor Whittaker en de drie mannen opdracht kregen om de plaats van het graf geheim te houden hoefden zij geen geheimhouding te zweren. CSM Austin (die in 1972 overleed) was de enige van de vier mannen die na de zelfmoord door de BBC geïnterviewd werd en hij weigerde antwoord te geven op de vele

vragen over het graf, terwijl hij zelfs stelde dat hij alleen de plaats wist omdat hij 's nachts in zijn eentje Himmler met een vrachtwagen had vervoerd en begraven. Een tamelijk ongeloofwaardig verhaal aangezien de sergeant-majoor niet eens kon rijden!

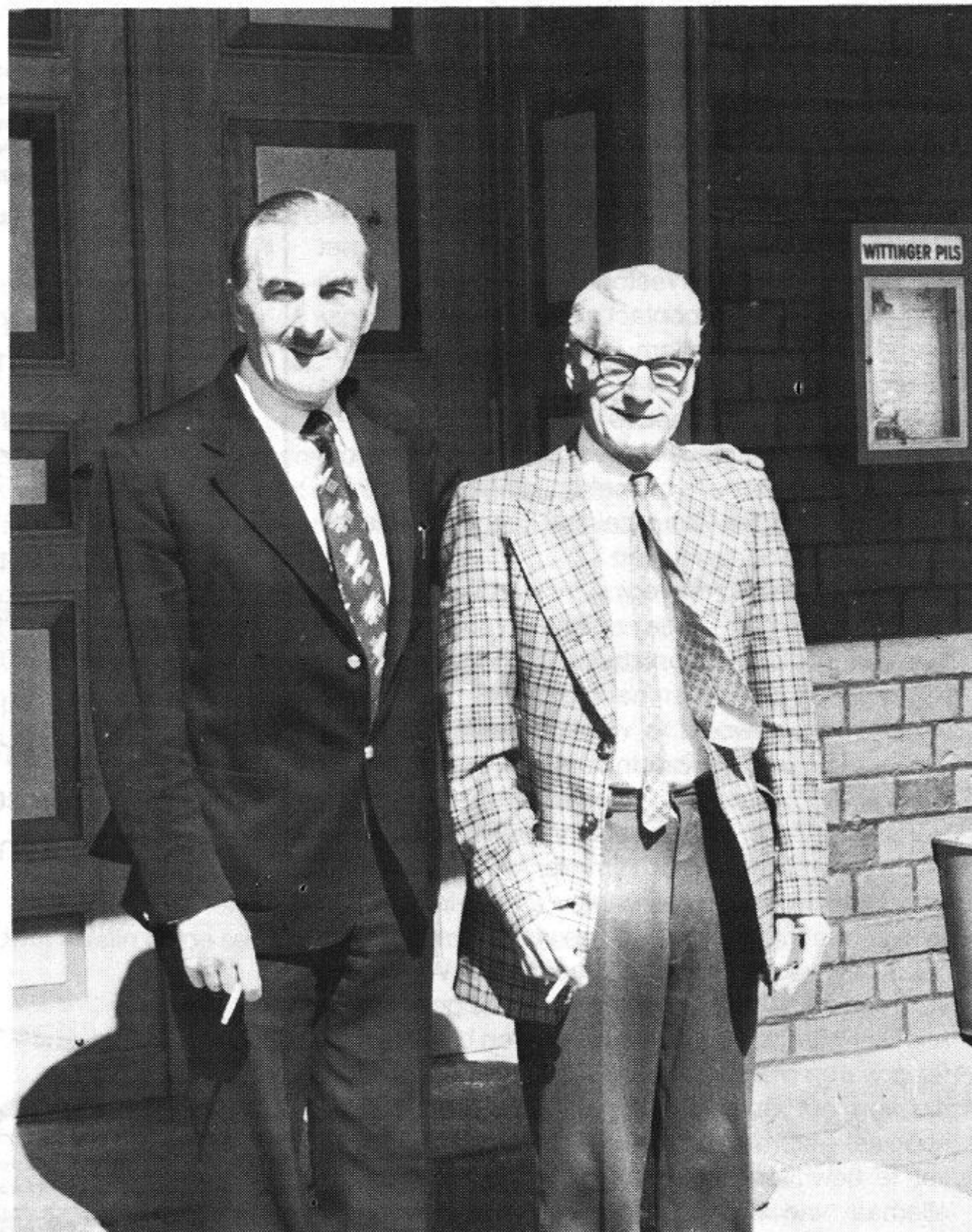
Aangezien zowel Bill Ottery als Ray Weston nu gepensioneerd zijn waren wij van mening dat wij hun privacy moesten garanderen. Daarom sloten

wij een overeenkomst met hen, waarin behalve het exclusieve recht van hun verhaal, ook geregeld werd dat wij ook tot geheimhouding verplicht werden en dat alle ongewenste publiciteit en verzoeken om inlichtingen na de publicatie van dit verhaal via de uitgever zouden lopen waardoor hun privacy gewaarborgd zou zijn.

Helaas lekte het verhaal uit bij de plaatselijke krant van Bill Ottery voordat wij naar Duitsland waren



De sergeanten Ray Weston en Bill Ottery voor het hotel waar de onderofficiersmess gevestigd was in Bad Lippspringe, even ten noorden van Paderborn.



Tweeëndertig jaar later, dezelfde mannen voor hotel Fehlhaber in Amelinghausen, onze basis tijdens de reconstructie.

teruggekeerd. Het 'News of the World' wierp zich op het verhaal waardoor ook een bekend Duits blad in actie kwam. Al deze zaken waren volkomen in strijd met onze plannen voor een historische tocht. Desondanks bezochten wij Duitsland in mei 1979, 34 jaar na de werkelijke gebeurtenissen, zonder al te veel problemen alhoewel wij ons er vantevoren van overtuigden dat wij in Duitsland niet met een soort van ontvangstcomité geconfronteerd zouden worden.

Bill en Ray waren eind 1945 gedemobiliseerd en waren sinds de oorlog niet meer in Duitsland geweest. Wij wisten dat zij diep onder de indruk zouden zijn van de grote veranderingen en vooral de netheid van Duitsland imponeerde hen enorm tijdens onze tocht. In 1945 waren de wegen verstopt met wrakken, verlaten voertuigen hele hordes gevangenen en vluchtelingen. Geld betekende toen niets; alles geschiedde op ruilbasis en Ray Weston maakte ons beide verschrikkelijk aan het lachen toen hij net deed alsof hij met een reep chocolade wilde betalen. Zoals Bill Ottery zei: 'Hij is niet met zijn tijd meegegaan'.

Nadat wij een hotel betrokken in Amelingshausen ten zuid-westen van Lüneburg reden wij de volgende morgen vroeg naar de Uelzener Strasse 31a. In 1945 was hier het ondervragingscentrum van het Britse 2e Leger ingekwartierd geweest dat belast was met de ondervraging van 'belangrijke' figuren. De bewaking geschiedde door een verdedigingscompagnie van het 2e Leger die in het park aan de achterkant van het huis gelegerd was. De 'mess' van de onder-officieren bevonden zich in de aangrenzende huizen, terwijl de kamers van de officieren op de bovenverdieping van het huis lagen.

Toen het nieuws van de komst van Himmler bij de compagnie bekend werd, was kapitein 'Taffy' Davies (plaatsvervangend commandant die als verbindingsofficier fungeerde) naar de onderofficiersmess gegaan en had volgens de Engelse gebruiken gevraagd of hij de mess mocht betreden. Hij vroeg of hij de onderofficier van de week, sergeant Ottery, mocht spreken. Kapitein Davies gaf hem opdracht de sergeant-kok (Charlie Roper) sandwiches en thee te laten klaarmaken en een driemans wacht voor de ontvangst te organiseren. Dit kleine groepje, inclusief sergeant Ottery, stond voor het huis op de aankomst te wachten.

Toen het drie auto's tellende konvooi arriveerde stapte kolonel Murphy als eerste uit gevolgd door een haveloze figuur die gekleed was in een legerdeken en legerlaarzen (Himmler had het Britse battle-dress geweigerd toen men zijn eigen uni-



Bill en Ray voor het pand Uelzener Strasse no 31a waar Himmler op 23 mei 1945 zelfmoord pleegde. De onderofficiersmess bevond zich in het aangrenzende huis. Bill Ottery probeerde luistervinkje te spelen bij het geopende raam toen Himmler zelfmoord pleegde.

form in Barnstedt had afgenomen). De gevangene werd naar binnen gebracht terwijl sergeant Ottery zich pas realiseerde wie de gevangene was toen hij CSM Austin die vloeiend Duits sprak de man met Himmler hoorde aanspreken.

Een paar minuten later werd hij praktische onder de voet gelopen toen een officier de trap afstormde terwijl hij om een naald en garen schreeuwde. Sergeant Ottery rende een deur in waar Ray Weston toevallig net een knoop had zitten aan-naaien. De naald lag nog op het nachtkastje en Bill Ottery bracht hem snel naar de voorkamer waar een hand vanuit de op een kier geopende deur de naald aanpakte. Bill Ottery ging naar beneden waar hij onder het geopende raam de gebeurtenissen probeerde te volgen. Bill Ottery hoorde iemand zeggen: 'Die bastaard heeft ons te pakken!' De officieren waren verslagen naar buiten gekomen en discussieerden 'Wie moet het doen?', waaruit Bill Ottery concludeerde dat dit betekende wie het bericht naar het hoofdkwartier zou moeten doorgeven dat de zaak mislukt was. Kolonel Murphy, majoor Whittaker en kapitein

Davies waren vervolgens met de andere officieren naar de officiersmess verdwenen terwijl sergeant Ottery de wacht liet aanrukken.

De volgende morgen vroeg hadden de mannen van de verdedigingscompagnie naar het lijk dat nog steeds op de vloer in de voorkamer lag, gekeken.

Sergeant-majoor Austin had met toestemming van majoor Whittaker het monocle van Himmler gepikt, maar toen de Amerikaanse en Russische waarnemers met fotografen verschenen had de majoor hem verzocht het oogglas weer terug te leggen vanwege de identificatie. Later op de dag bleek het monocle echter verdwenen te zijn tot groot verdriet van sergeant-majoor Austin.

Aangezien Bill en Ray verder geen rol hadden gespeeld bij de bezoeken die die dag aan voor de voorkamer gebracht werden, gingen wij naar het park waar de verdedigingscompagnie gelegerd was geweest. Bill Ottery herkende alles meteen alhoewel hij zei dat de toegangspoorten vervangen waren door kleinere, modernere hekken. Toen wij naar de fontein liepen wees Bill glimla-



Kapitein 'Taffy' Davies, hier op 23 mei 1945 gefotografeerd met majoor Norman Whittaker.



De sergeant-kok, Charlie Roper, die samen met Bill Ottery voor het huis op de aankomst van Himmler stond te wachten.



Korporaal Cyril Clark die liever een lijk dan een levende nazi bewaakte!

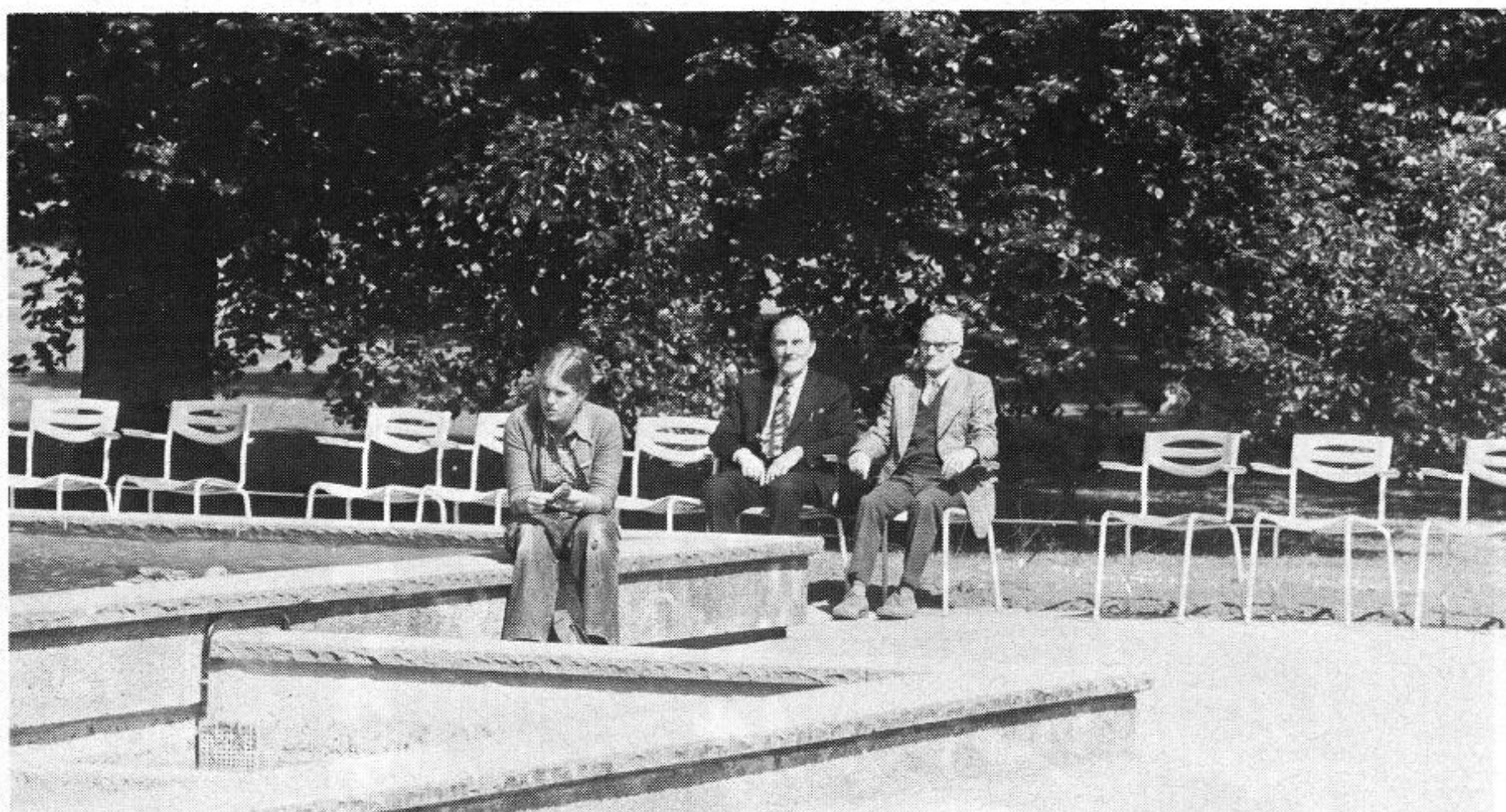


Boven: Generaal Dempsey inspecteert hier de troepen in het park achter het hoofdkwartier. Sergeant Weston staat achteraan in de middelste rij. Rechts: Twee veteranen doen het verleden herleven.

chend naar een plaats waar hij toen een meisje met een kinderwagen had gezien. 'Er was iets aan de hand want ze verdween voortdurend met mannen in de bosjes', zei hij, 'en toen ik in haar kinderwagen keek zag ik dat de baby op een stapel chocoladerepen en pakjes cigarettten lag!' Ray Weston wees de plaats aan waar de compagnie opgesteld stond toen generaal Miles Dempsey hen geïnspecteerd had op zijn laatste dag als commandant van het 2e Leger. Ray zei dat het park er nog net zo uitzag als toen.

Toen wij het Himmlerhuis in 1976 bezochten hadden wij aangenomen dat het lijk via de voordeur naar een vrachtauto was gebracht. Toen wij in het park liepen vertelden de twee mannen echter dat Himmler via de achterdeur naar een vrachtauto gebracht was die aan de achterkant van het huidige Heiderose Hotel, naast de toenmalige onderofficiers-mess, stond.

Toen majoor Whittaker op 25 mei opdracht kreeg van kolonel Murphy om Himmler op een geheime plaats te begraven, had hij zijn CSM en sergeant-van-de-week opdracht gegeven de volgende morgen vroeg gereed te staan. Bill Ottery kon niet rijden en daarom werd ook Sergeant Weston erbij betrokken die de vrachtauto moest rijden. Op 26 mei vertrok majoor Whittaker, terwijl de rest van de compagnie nog aan het ontbijt zat, om 07.00 in zijn jeep met naast zich CSM Austin en achter hem de vrachtauto. Zij sloegen in de Ulzener Strasse rechtsaf en reden voor nr. 31a langs.



Boven: Wanneer zij eens wist wat er op dit moment in deze twee mannen omging – op dezelfde plaats waar eens dat meisje met haar kinderwagen stond!



Het lijk werd achter hotel Heiderose op een vrachtwagen geladen ... en via de poort de Uelzener Strasse ingereden

Wij volgden dezelfde route en ondanks de vele veranderingen van het stadsbeeld van Lüneburg sinds 1945, arriveerden wij op de plaats waar het konvooi indertijd gestopt was. Bill Ottery en Ray Weston hadden het graf aan de voet van een boom in een bos moeten graven, terwijl majoor Whittaker en CSM Austin de wacht hadden gehouden. Het was zwaar werk geweest op deze warme zomerdag aangezien zij zich door de wortels van de boom hadden moeten hakken en daarom was majoor Whittaker teruggereken naar de mess om wat bier te halen. Toen hij weg was waren er een paar Poolse soldaten opgedoken die door Austin weg waren gestuurd.

Nadat zij een diepte van ongeveer 90 cm hadden bereikt zei de majoor dat dat diep genoeg was en waren Bill en Ray naar de truck gelopen om het lijk te halen. Het lijk was in een grijze deken gewikkeld waaromheen men een camouflagenet had gewikkeld. Het geheel was met een dun touw samengebonden. Ray had het hoofd gepakt en Bill de voeten en zo hadden ze het lijk de paar meter naar het graf vervoerd. Ze gooiden het lijk in de kuil. De benen die uit het graf staken werden zonder veel ceremonieel de kuil ingestampt. De kuil werd weer dichtgegoid en aangestampt. Overall lagen bladeren die zorgvuldig over het vers gedolven graf werden gestrooid. Ray Weston was de volgende dagen nog twee keer met zijn motor naar de plaats teruggereken om te kijken of het niet ontdekt was. 'Toentertijd', zei Ray, 'hadden wij er niet over nagedacht. Het was alleen een vreselijk karwei geweest, al dat graven.'

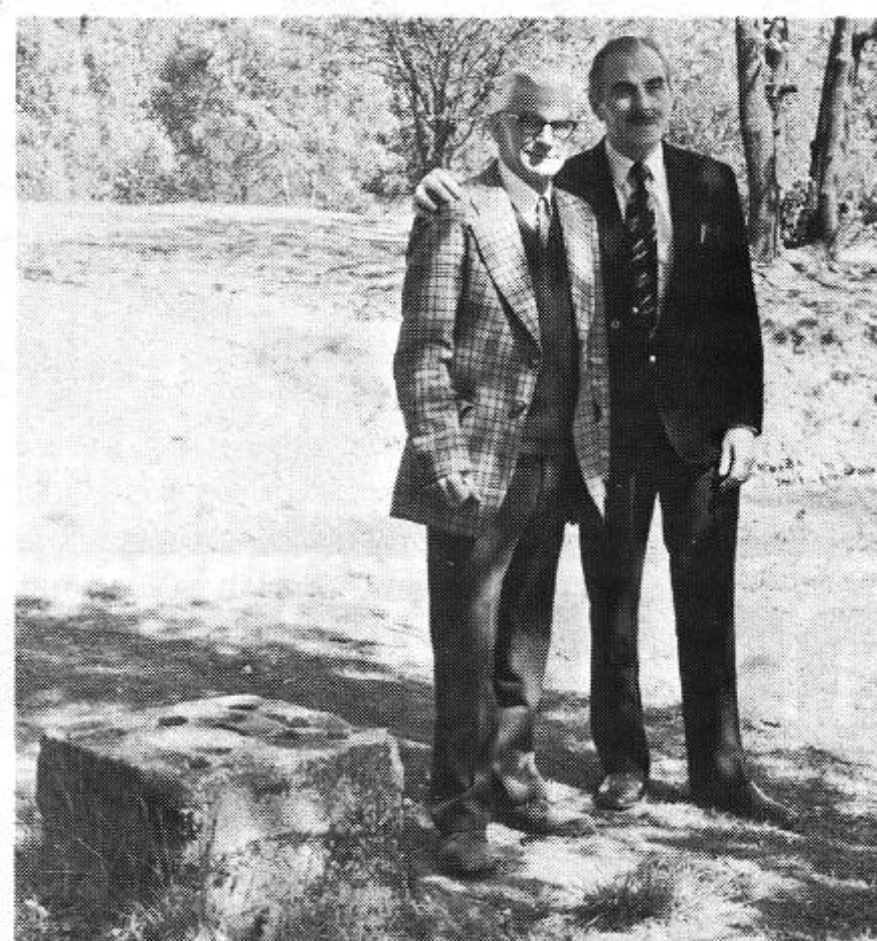
Jaren later ergerde het zowel Bill als Ray enorm dat Edwin Austin vertelde dat hij Himmler alleen begraven zou hebben. Na de publicatie van het boek van Willi Frischauer 'Himmler' verscheen er een artikel in het inmiddels ter ziele gegane blad 'Sunday Despatch' waarin het verhaal van de CSM verteld werd. Ray Weston schreef een brief aan de auteur waarin hij zonder succes aan de uitgever om ruimte vroeg om in een artikel de ware feiten te mogen onthullen. Toen Ray Toen & Nu nummer 14 in een kiosk zag, dacht hij dat hij ongeveer hetzelfde verhaal zou lezen en hij was dan ook erg teleurgesteld dat de rol die hij en Bill Ottery gespeeld hadden in het geheel niet vermeld werd. Toen de uitgever tenslotte met hem in



'Waar hebben wij hem nou eigenlijk begraven?'. De plattegrond van het park wordt geraadpleegd.

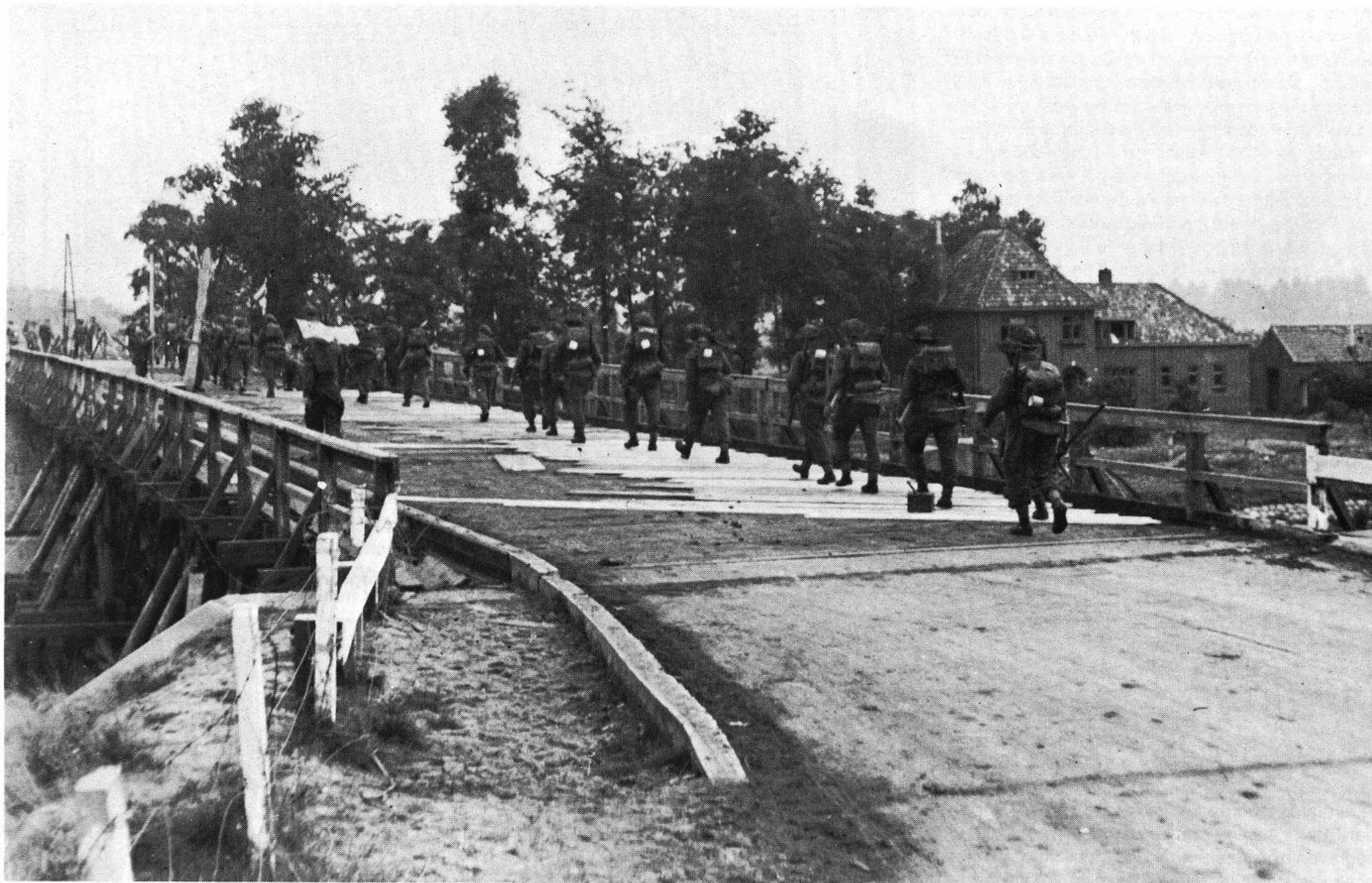
contact kwam kreeg hij de oorzaak te horen van het weglaten van hun namen – in 1976 had het postkantoor een aan hem gerichte brief aan de uitgever teruggestuurd met de opmerking 'Overleden'.

Ons verhaal is hiermee afgesloten en de lezers zullen zich waarschijnlijk afvragen waarom wij de plaats niet bekend willen maken of waarom wij zelf de spade niet ter hand hebben genomen? In feite is het antwoord weer een vraag: Wat zou dat voor zin gehad hebben? De man was een monster, misschien wel het grootste monster dat de wereld ooit gekend heeft. Hij weigerde zovelen een fatsoenlijke graf; waarom zouden wij hem anders moeten behandelen? Alhoewel kolonel Murphy die de opdracht voor de geheime begravenis gaf, nu dood is, waren zijn redenen voor die opdracht terecht en verdiende die man geen normale teraardebestelling – en dat is nu net wat er misschien gebeurd zou zijn wanneer wij zijn rustplaats bekend zouden hebben gemaakt. Zoals de zaken nu liggen is dat het beste en de tijd zal langzamerhand alle sporen wegvagen.



Boven: Onze twee sergeanten bezoeken Victory Hill, waar veldmaarschalk Montgomery op 4 mei 1945 de Duitse overgave ondertekende.





DE INLEIDING TOT MARKET GARDEN

Bruggehoofd over het Maas-Scheldekanaal

In september 1944 vormde het Maas-Schelde kanaal in België, twee kilometer van de Nederlandse grens de laatste hindernis op de N15 naar Eindhoven. Een bruggehoofd aan de andere zijde van het kanaal was essentieel in het opmarsplan van het XXXe Korps en in het bijzonder van de spits van deze strijdmacht, de Irish Guards. Het was dus logisch dat de commandant van de Irish Guards zelf zorgde voor een succesvolle start voor de operatie Garden (de codenaam voor de grondacties) toen hij de brug bij de Groote Barrier intact in handen kreeg.

Toen op 10 september 1944 de nacht inviel bevond de Irish Guards groep (op zich bijna een familiebedrijfje met als commandant overste J. O. E. Vandeleur bij het infanteriebataljon) zich op een afstand van 6 kilometer ten zuiden van de brug. Tijdens een geïmproviseerde vergadering kondigde 'overste Joe' aan dat 'hij de brug met een tankeenheid zou aanvallen', terwijl hij zich vervolgens tot kapitein R. D. Hutton, commandant van de 615e Eskadron van de Royal Engineers wendde, 'ik wil dat jij met ze mee gaat om te kijken of die brug wel te vertrouwen is'. Toen kapitein Hutton uitlegde dat hij geen verstand had van bruggen en ook geen mensen beschikbaar had, werden vier toevallig in de buurt staande soldaten aangewezen om mee te gaan.

'Ik had dus vier onbekende mannen bij me', schreef kapitein Hutton later, 'en mijn radioman, Davies, mijn Schotse oppasser, Smith, en de chauffeur van mijn halftrupsvoertuig Trendall, die geen van allen ook maar iets afwisten van spring-



Uiterst boven: Infanteristen van de 231e Brigade, 50e Divisie, steken hier de Duitse genie-brug, die later herdoopt werd tot 'Joe's Brug', bij de Groote Barrier over het Maas-Scheldekanaal, een foto van sergeant Midgley (IWM). Boven: De nieuwe Joe's Brug, gebouwd in 1949-50.

ladingen – om nog maar te zwijgen over Duitse springladingen. Ik deelde mijn groep in twee delen, de een onder leiding van Davies, die alle draden moesten doorsnijden die die ze aan deze kant van de brug maar zouden aantreffen, terwijl Smith met zijn twee mannen hetzelfde aan de andere kant van de brug zouden moeten doen. Ik zou persoonlijk het elektrische circuit opsporen en vernielen. De brug was net als alle bruggen over dit kanaal erg hoog en iedereen die de brug overstak zou in het duister duidelijk tegen de hemel afsteken. Bovendien was de oprit naar de brug vrij steil zodat een verrassingsactie uitgesloten mocht worden geacht.

Ons plan behelsde vuursteun aan de tanks ten westen van een fabriek die ten zuid-oosten van de

brug lag. De infanterie moest proberen om zo dicht mogelijk bij de brug te komen aan beide zijden van de weg, terwijl twee tanks vlak bij de weg achter zouden blijven om op het eerste teken de brug te bestormen, gedekt door de infanterie. Wij, genisten, moesten met de tanks meelopen naar de brug waar onze taak begon.

Het sein voor de aanval werd gegeven met een Verey-lichtkogel. Bijna tegelijkertijd werd een 88-mm kanon dat de oprit van de brug bestreek, tot zwijgen gebracht, terwijl, de naast het kanon staande munitiewagen in brand vloog. De exploderende granaten maakten onze actie nog gevaarlijker aangezien de vlammen de brug fel verlichtten en bovendien de verwarring onder de verdedigers alleen maar vergrootte. Drie andere 88-mm kanonnen

stonden vlakbij de brug en bestreken de noordkant van de brug, ondersteund door infanterie met Spandaus die voortdurend ratelden, terwijl over onze hoofden heen en rechts van ons de ondersteunende tanks de Duitsers onder vuur namen.

'Toen wij de brug bereikten bleek dat de Duitsers een van houten balken vervaardigde pijler hadden gemaakt, ter vervanging van de pijlers die door de Belgen bij hun terugtocht in 1940 waren opgeblazen. Overal lagen draden, ontstekingen, etc. van verschillende makelij. Die waren door het vuur aan de overkant en het licht van de af en toe ontploffen de granaten duidelijk te zien. Nadat ik alles wat ik maar kon vinden met mijn revolver stuk had geschoten, de draadtangen waren in het kanaal gevallen, rende ik terug naar Davies en zijn mannen om te kijken hoe het hen verging. Ik werd bijna onder vuur genomen door onze eigen tweede aanvalsgolf. Onder de brug liep een jaagpad waar ik hen aantrof terwijl zij overal de ontstekingsdraden aan het doorsnijden waren. Ik vond overal ontstekingen voor springladingen. Twee schakelaars voor de hoofdadingen en 10 schakelaars voor ladingen in de opritten. Bovendien waren er onder de pijlers aparte ladingen aangebracht. Onder de brug waren ook twee Duitsers, de een morsdood, de ander zwaargewond aan zijn rechter been. Waren zij van de springploeg? - daar zijn we nooit achter gekomen omdat de tweede Duitser de volgende dag stierf voordat hij iets had kunnen zeggen.

Nadat ik mij ervan overtuigd had dat wij alle ontstekingen verwijderd hadden, klom ik weer naar boven waar ik overste 'Joe' begroette die zich bij de aanvallende troepen voegde. Ik meldde hem dat wij alle ladingen verwijderd hadden. Ik plaatste een wacht bij de brug en keerde terug naar mijn wagen die door Trendall zeer voorkomend naast een caféetje geparkeerd was. Ik kon ook best een borrel gebruiken.

De Ierse aanval verraste de Duitsers volledig en onze tanks en infanterie waren al druk aan het vechten aan de andere zijde van het kanaal voordat de Duitsers zich konden realiseren dat de voorbijrommelende tanks niet hun eigen terugtrekkende tanks, maar geallieerde tanks waren. Wij lieten ze er trouwens ook niet lang over nadenken! Hoe succesvol deze actie wel was blijkt wel uit het feit hoe weinig verliezen de Irish Guards bij deze actie leden.



Het jaagpad op de zuidelijke oever waar kapitein Hutton de twee Duitsers vond.

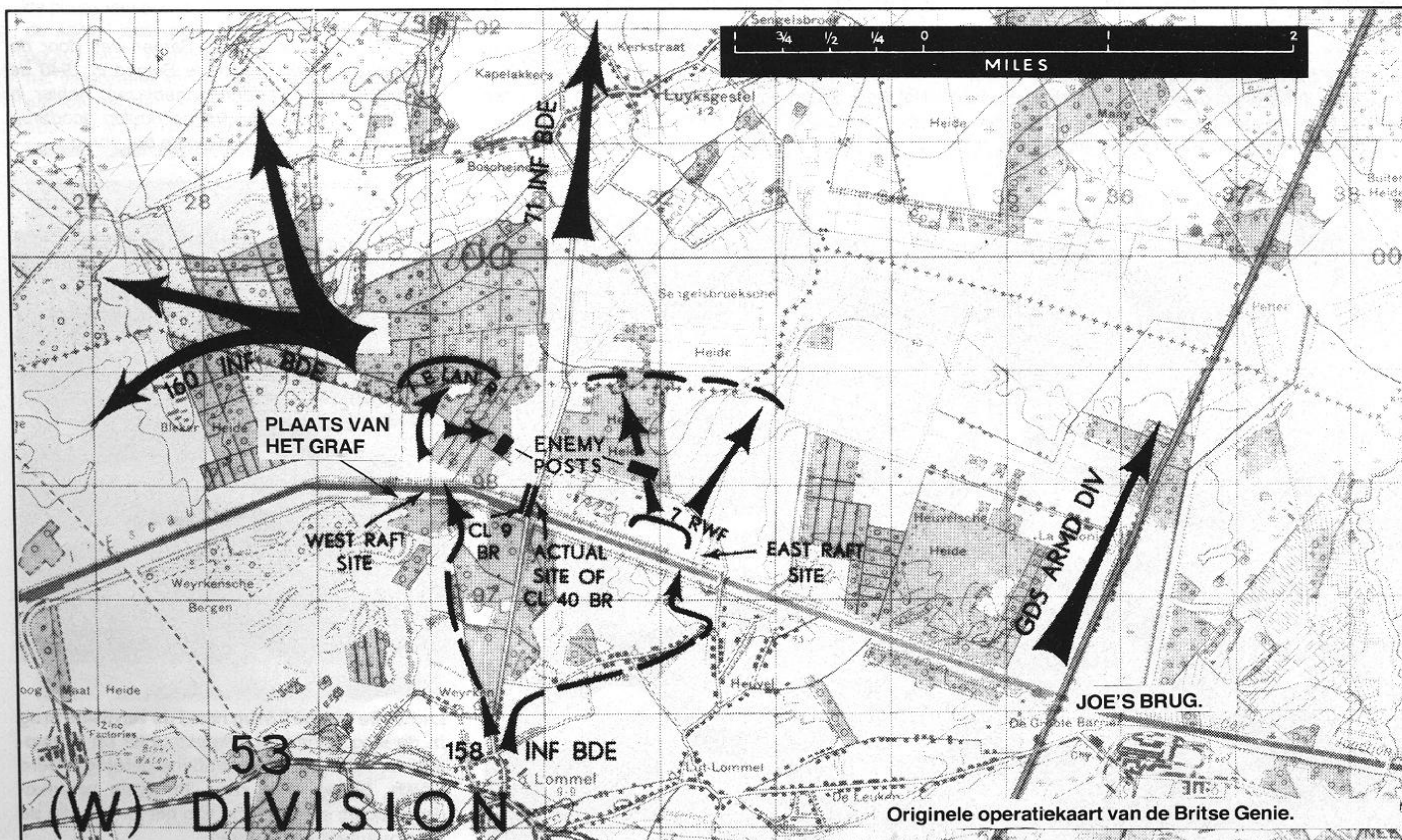
'JOE'S BRUG' zoals de brug de volgende dag genoemd werd, kreeg classificatie 70, terwijl er ook druk gebruik van gemaakt werd totdat bleek dat de brug eigenlijk veel lager geclassificeerd had moeten worden.

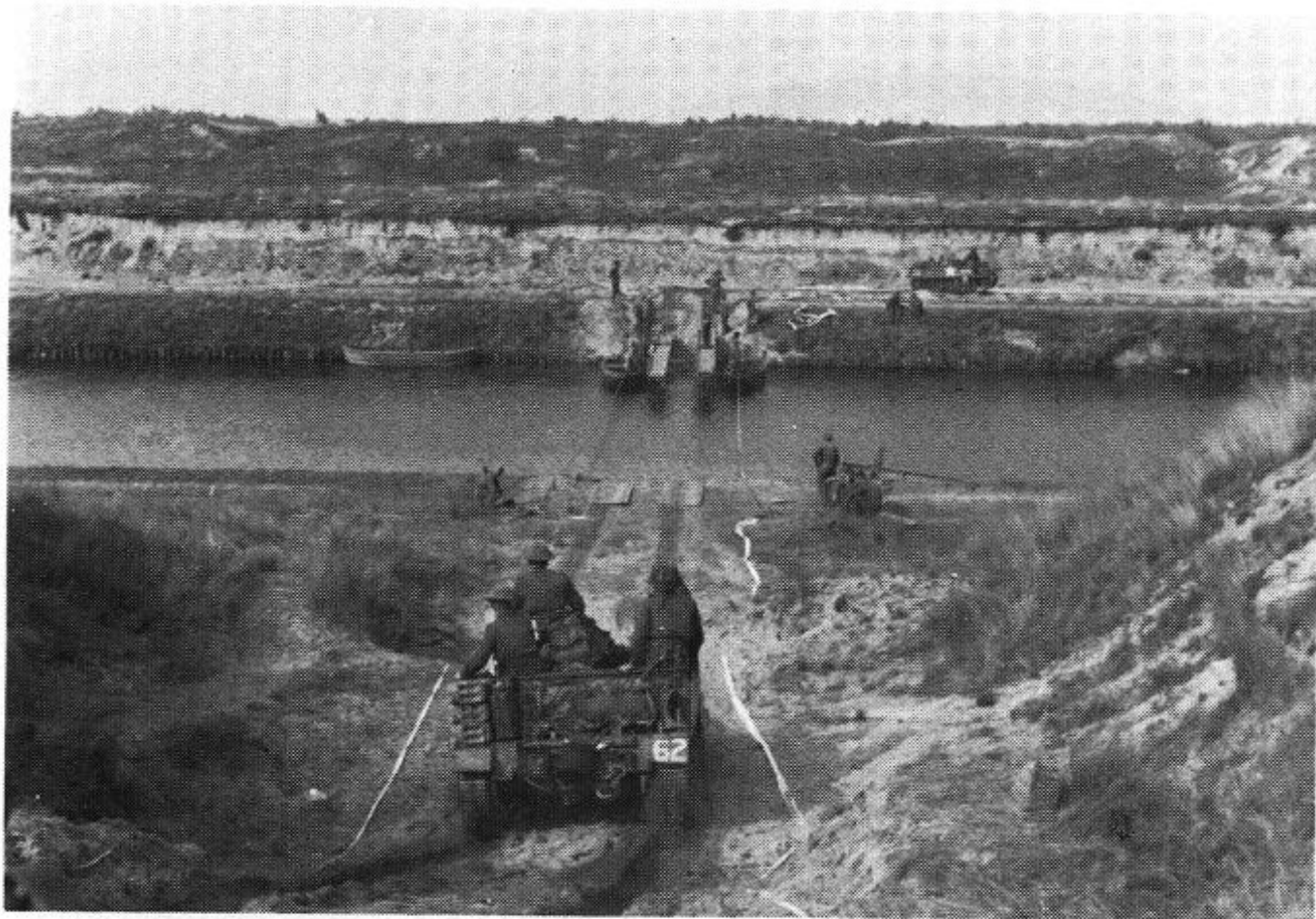
De oversteek bij Lommel

Zeven dagen later, voerde de 53e divisie (toen een onderdeel van het 12e Korps) in de nacht van 17 op 18 september een paar kilometer westelijk van de brug een aanval uit om het kanaal over te steken ter bescherming van de linkerflank van het 30e Korps. Toen men de plannen voor de oversteek besprak vlogen de vliegtuigen en de zweefvliegtuigen van operatie Market over de mannen heen. Alles verliep voorspoedig toen de aanvalsbaten het kanaal overstaken en het 1e East Lancashire Regiment om 23.00 uur slechts op lichte tegenstand stuitte en binnen anderhalf uur hun doel bereikte. Op de rechterflank daarentegen slaagde het 7e Royal Welsh Fusiliers er slechts met grote moeite in een bruggehoofd van 300 meter breedte op de noordelijke

oever te vestigen, waarbij men maximaal 200 meter naar het noorden kon oprukken. Het overzetten van materieel kon alleen plaatsvinden bij de meest westelijk geplande oversteekplaats. Hiermee begon met om 01.00 uur op 18 september, terwijl de oostelijke oversteekplaats nog niet gebruikt kon worden aangezien het bruggehoofd hier nog te klein was. Desondanks leed de genie grote verliezen. Zonder zich veel aan te trekken van het vijandelijke vuur was het veer om 05.00 uur operationeel en ging men door met het overzetten van mannen en materieel tot er een klasse 9 brug gelegd was naast de weg van Lommel naar Luykgestel. 'De eerste voertuigen met uitrusting arriveerden om 03.45 uur bij het kanaal', rapporteerde overste G. G. S. Clarke, commandant van de genie-eenheid van de 53e divisie, 'waarna men begon af te laden. Er moest heel wat werk verzet worden aangezien er aan deze kant van het kanaal eerst een doorgang door een betonnen borstwering langs het kanaal gemaakt moest worden.

'Toen het om 05.15 uur licht begon te worden, lag de veerpont al voor de helft in het water, was de bulldozer aan deze kant van het kanaal druk bezig en had men de afrit aan de overzijde van het kanaal gereed. Toen het even later dag werd werden de





Boven: Sergeant Mapham fotografeert hier een carrier die op 19 september op het punt staat het kanaal over te steken via de veerpont (IWM).



Boven: Niets herinnert aan dit beeld met uitzondering van een verroest bordje dat de toegangsweg markeert.

genisten aan beide zijden van het kanaal zwaar onder vuur genomen door Duitsers die zich in de bossen hadden ingegraven. Wij leden zware verliezen en het werk moest gestaakt worden. Ik arriveerde om 05.20 uur ter plaatse en zag dat de genisten in een hevig vuurgevecht met de vijand gewikkeld waren. Ik rapporteerde de toestand aan het brigade-hoofdkwartier dat inmiddels bij het kanaal geïnstalleerd was. Even later viel een van onze compagnieën vanuit het westen aan en om 10.30 uur kreeg ik bericht dat de bossen gezuiverd waren en dat wij de werkzaamheden konden hervatten. Ik gaf opdracht om door te gaan met het werk aan deze kant, maar de mannen moesten dadelijk dekking zoeken, terwijl vier mannen gewond werden. Ik trok de genisten terug en nam via de telefoon weer contact met het hoofdkwartier op. Ik verzocht om kaartvierkant 3098 te laten zuiveren aangezien wij ons werk niet konden doen wanneer de vijand nog aan de overkant zat.

Er ontstond een verbitterd vuurgevecht aan de overkant dat tot de middag voortduurde toen de brigade-commandant persoonlijk poolshoogte kwam nemen. Hij kon zich er persoonlijk van overtuigen dat de vijand de bossen aan de overkant nog steeds stevig onder controle hadden.

Nu werden de zaken groots aangepakt; een bataljon begon van uit het westen de bossen te zuiveren, een actie die om 13.30 uur was afgelopen. Er werden 36 Duitsers uit loopgraven en schutterspoorten gehaald binnen een straal van 300 meter van onze positie. Hierna vorderde de aanleg van de brug snel

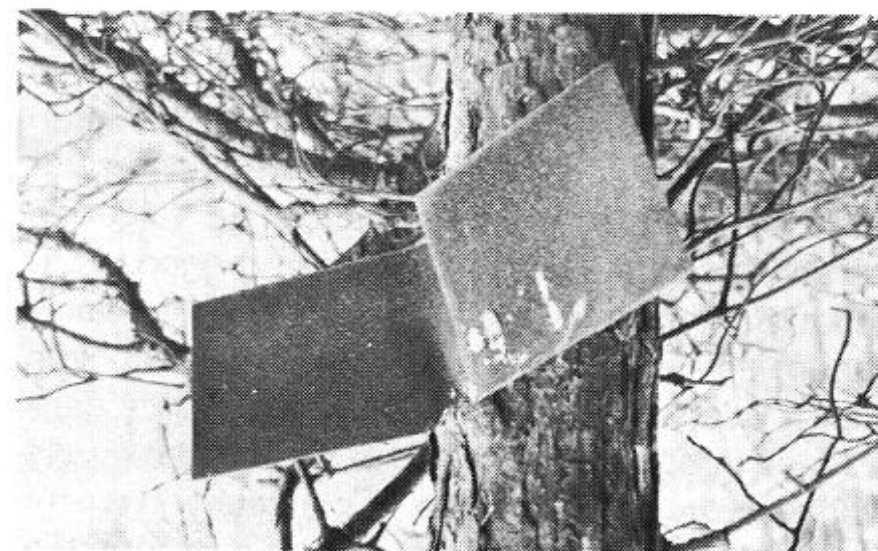
en om 17.30 uur kon de brug voor het verkeer worden opgesteld.

De Klasse 40 brug

Elke poging om verder naar het westen te trekken teneinde het bruggehoofd voor de geplande Klasse 40 brug bij De Maat uit te breiden, stuitte op een hevige vijandelijke tegenstand. De 160e brigade die deze taak had was op de avond van 19 september dan ook maar weinig vooruit gekomen. Op 19 september werd ik 's middags bezocht door Commandant van de Genie van het 12e Korps die mij opdracht gaf om de mogelijkheid tot de aanleg van een Klasse 40 Baileybrug op de plaats van de vernielde brug op coördinaten 308977 (zie kaart) te onderzoeken. Ik moest mijn rapport uiterlijk op 20 september om 08.30 uur bij de commandant van het 12e Korps uitbrengen.

Zoals afgesproken zocht ik de Korpscommandant samen met mijn divisie-commandant op en vertelde hem dat het slaan van een brug op die plaats inderdaad mogelijk was en dat dat ongeveer 48 uur hard werken zou kosten. De noodzaak tot het wegruimen van de restanten van de vernielde brug betekende een onzekere faktor die ik niet in had kunnen calculeren. Ik kreeg opdracht om toch met de bouw van de brug te beginnen.

Het werk begon op 20 september om 11.45 uur en de brug was de volgende dag om 15.30 uur klaar. Om 15.40 uur reed het eerste voertuig over de brug.

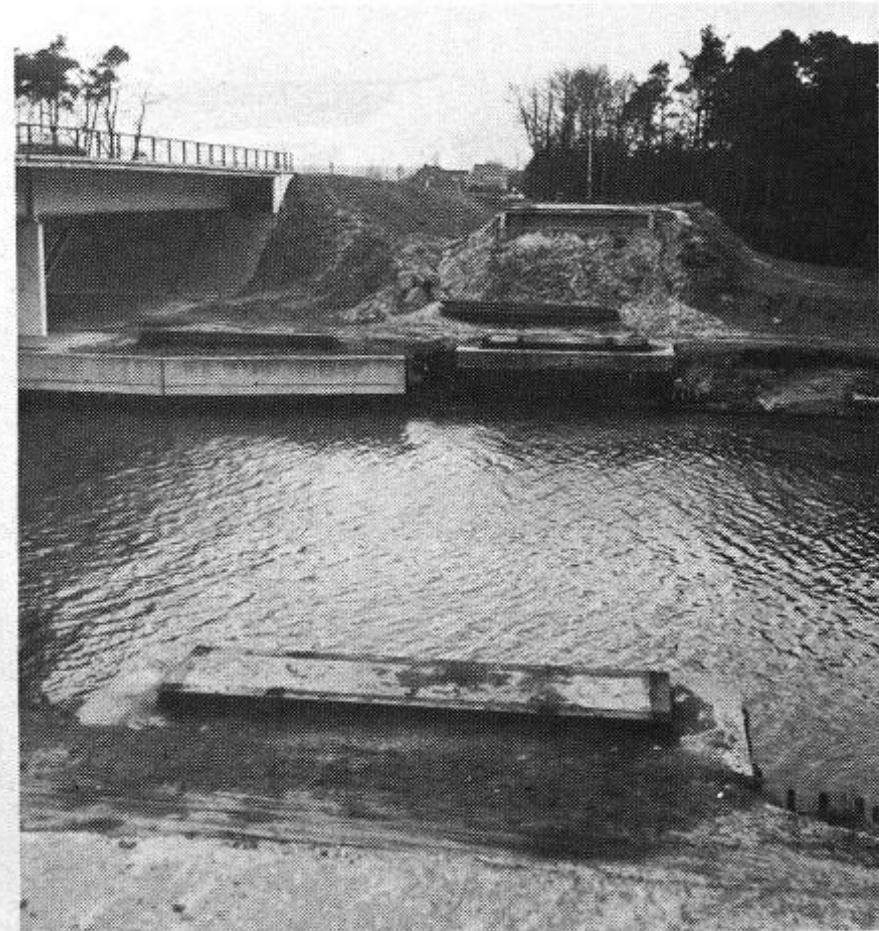
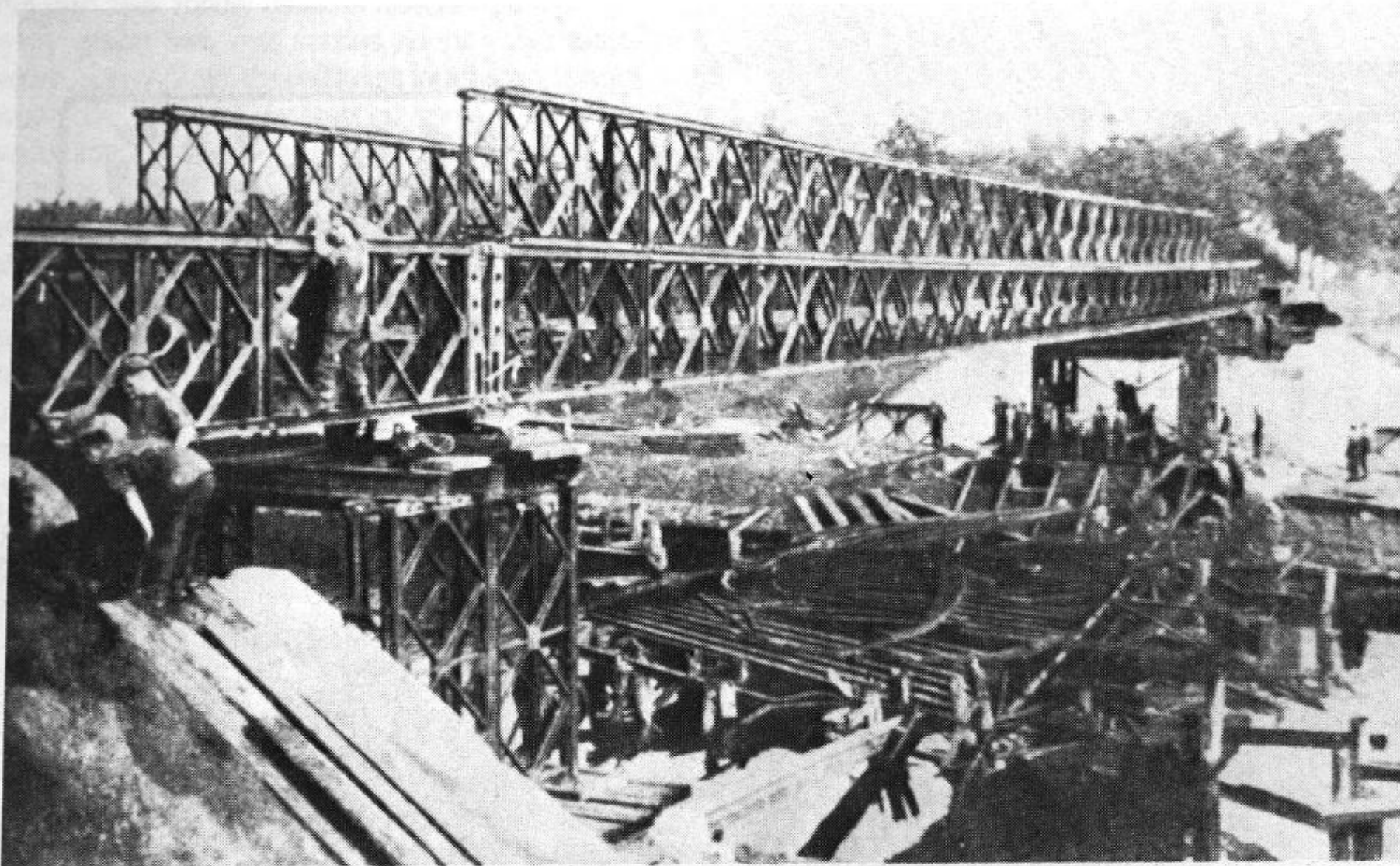


De brug bestond uit drie delen, een central overspanning van 40 meter die rustte op twee Bailey landhoofden van drie meter hoog en twee zes meter lange stukken voor de opritten aan beide zijden van de brug. De betonnen landhoofden werden met drillboren zover afgebroken dat de brug en oprit op hetzelfde niveau kwamen. Er werden 6 pelotons genisten ingezet die elkaar in ploegen van drie om de acht uur aflosten. 's Nachts werd gewerkt onder het licht van vier zoeklichten die rondom de brug op een afstand van ongeveer 800 meter opgesteld stonden.'

'Joe's Brug' bij de Groote Barrier was door de Duitsers gebouwd nadat de Belgen in 1940 de bestaande brug hadden opgeblazen. Achter in 1940 hadden de Duitsers de houten noodbrug vervangen door een permanente boogbrug.



Links: De klasse 9 brug naast de vernielde brug in de weg Lommel-Luykgestel hier op 20 september door sergeant Watkins gefotografeerd (IWM). Boven: Een paar verroeste verankeringskabels aan de rand van het kanaal zijn de enig overgebleven sporen.



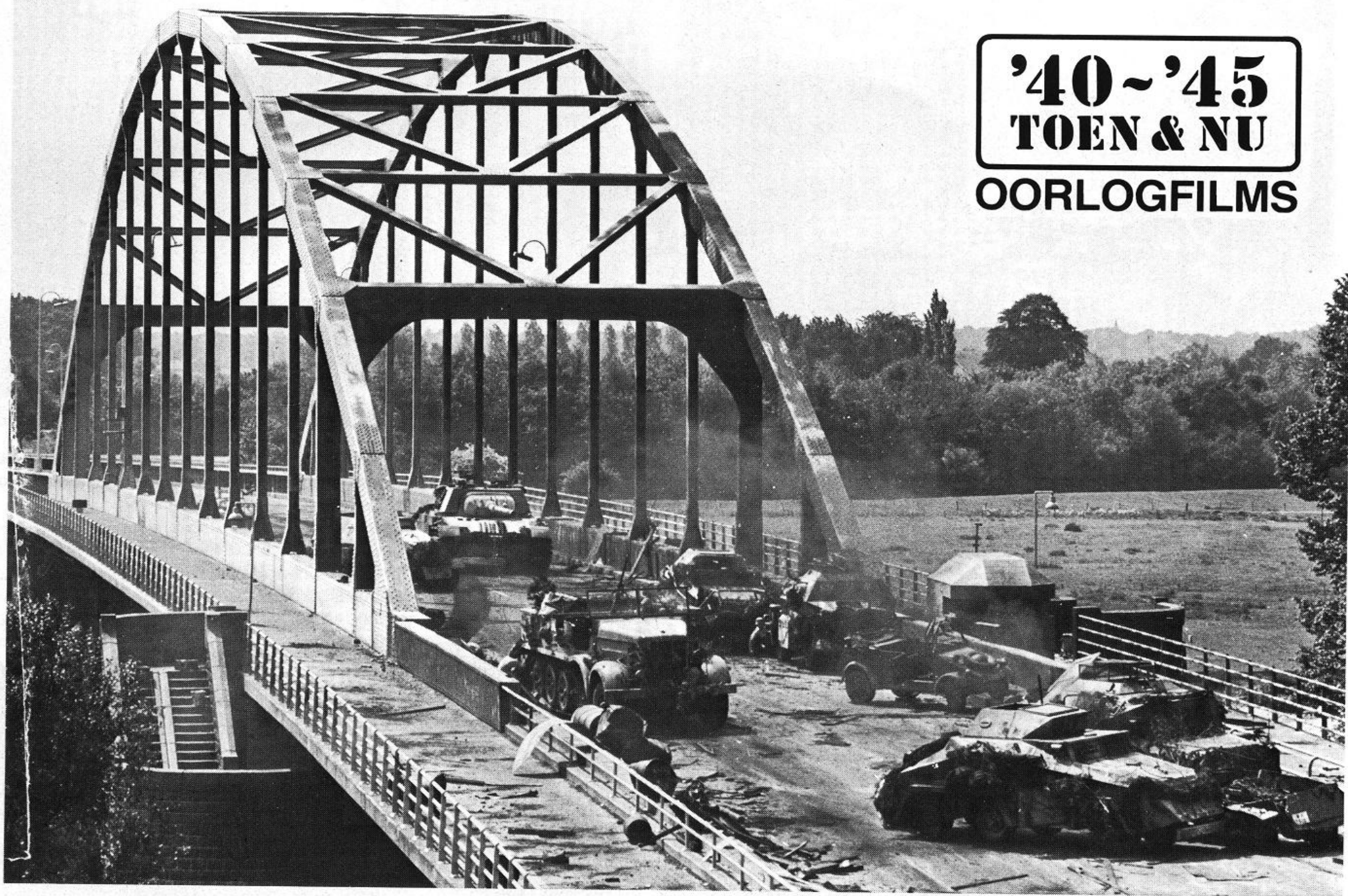
Links: De klasse 40 Baily-brug in aanbouw. Boven: Helaas zijn nu alleen fundamenteën nog maar te zien.

Toen wij het Maas-Scheldekanaal in april 1974 voor het eerst bezochten troffen wij daar tot onze verbazing de Klasse 40 Bailey-brug bij De Maat aan. De brug werd echter niet meer gebruikt aangezien men er een nieuwe brug naast had gelegd. Alhoewel het al donker begon te worden konden wij toch nog een paar foto's nemen (zie middenpagina's). Het was een geluk dat wij dat deden, want toen wij in april 1977 terugkeerden bleek dat de brug drie maanden eerder door de Belgische genie was afgebroken. Wij vonden het jammer dat zo'n historische brug die het verkeer meer dan dertig jaar overleefd had, verwijderd was. Het enige dat men nu nog kan zien zijn de betonnen landhoofden die door de 282e Veldcompagnie waren gebouwd. In het bos aan de noordzijde van het kanaal kan men de Duitse loopgraven nog zien, alhoewel onze metaaldetector weinig opwindende zaken aan het licht bracht. Een paar honderd meter verderop aan de zuidkant van het kanaal vonden wij wel iets unieks; iets wat wij nog nooit waren tegengekomen bij al onze speurtochten voor Toen & Nu. Het was de plaats van een graf van een Britse soldaat die bij de aanval was gesneuveld en in 1946 weer was opgegraven. Wanneer men hedentendage naar het vreedzame kanaal kijkt met de vele schepen, dan kan men dit graf als een soort van gedenkteken voor de acties die voorafgingen aan de operatie Market Garden beschouwen.



Boven: Alhoewel wij niets van betekenis bij de Duitse schuttersputten konden vinden, is de plaats van het Britse graf, rechts, nog steeds te zien aan het zuidelijke jaagpad langs het kanaal.





'40~'45 TOEN & NU OORLOGFILMS

De verfilming van 'Een brug te ver'

door John Wardy

Militair adviseur

September 1944 – de maand dat er een einde leek te komen aan vijf jaar bloed, inspanning, zweet en tranen. De Duitse legers stonden in West-Europa op instorten en trokken zich ongeorganiseerd terug op de rokende puinhopen van het Derde Rijk: alleen de genadeklap moest nog komen – een speerstoet naar het hart van Duitsland. Veldmaarschalk Montgomery zag dit in en probeerde een gecombineerde Britse en Amerikaanse actie te bewerkstelligen om langs de rechterflank van de Duitse troepen in Nederland diep in de Noord-Duitse vlakte door te stoten, om de Roer heen en indien mogelijk regelrecht naar Berlijn.

Het was een gedurfd plan en een plan dat wanneer het gelukt zou zijn een einde aan de oorlog zou hebben voordat het Kerstmis was. Helaas mislukte het en de laatste acht maanden oorlogsvoering waren de bloedigste van de hele oorlog met miljoenen doden op de slagvelden en in de concentratiekampen, maar wat nog erger was, het bood de Russen de kans tot, centraal-Europa door te stoten. Er waren veel redenen die tot de mislukking voerden. Politieke redenen vormden de hoofdoorzaak, maar ook slecht generaalsschap, slecht weer en domme pech droegen hun steentje bij.

We kennen allemaal de noodlottige beslissing van generaal Eisenhower om Montgomery niet de voorrang te verlenen waar hij om vroeg; hij kreeg alleen de pas geformeerde geallieerde luchtlandingsstroepen toebedeeld om de deur naar Duitsland te openen. Toen het plan uitgewerkt was zou

Boven: De FILM. De brug bij Deventer bezaaid met de voertuigen van Charles Mann. Van L-R: een replica Hanomag, een Leopard omgebouwd tot een Panther IV, een Kraus Maffei halftrupsvoertuig, een 6-wiels pantserwagen, een 4-wiels pantserwagen, een originele Kubelwagen, een 6-wiels pantserwagen met daarachter weer een 4-wielspantserwagen.



Boven: Een Duitse foto van de brug bij Arnhem nadat de puinhopen, veroorzaakt door de aanval van Gräbner, opgeruimd waren (IWM). Onder: De brug nu.



het plan zelfs zonder de extra troepen die Montgomery geëist had, met succes kunnen zijn uitgevoerd, ware het niet dat de Duitse tegenstand gewoon sterk was; zij vochten nu immers voor hun vaderland.

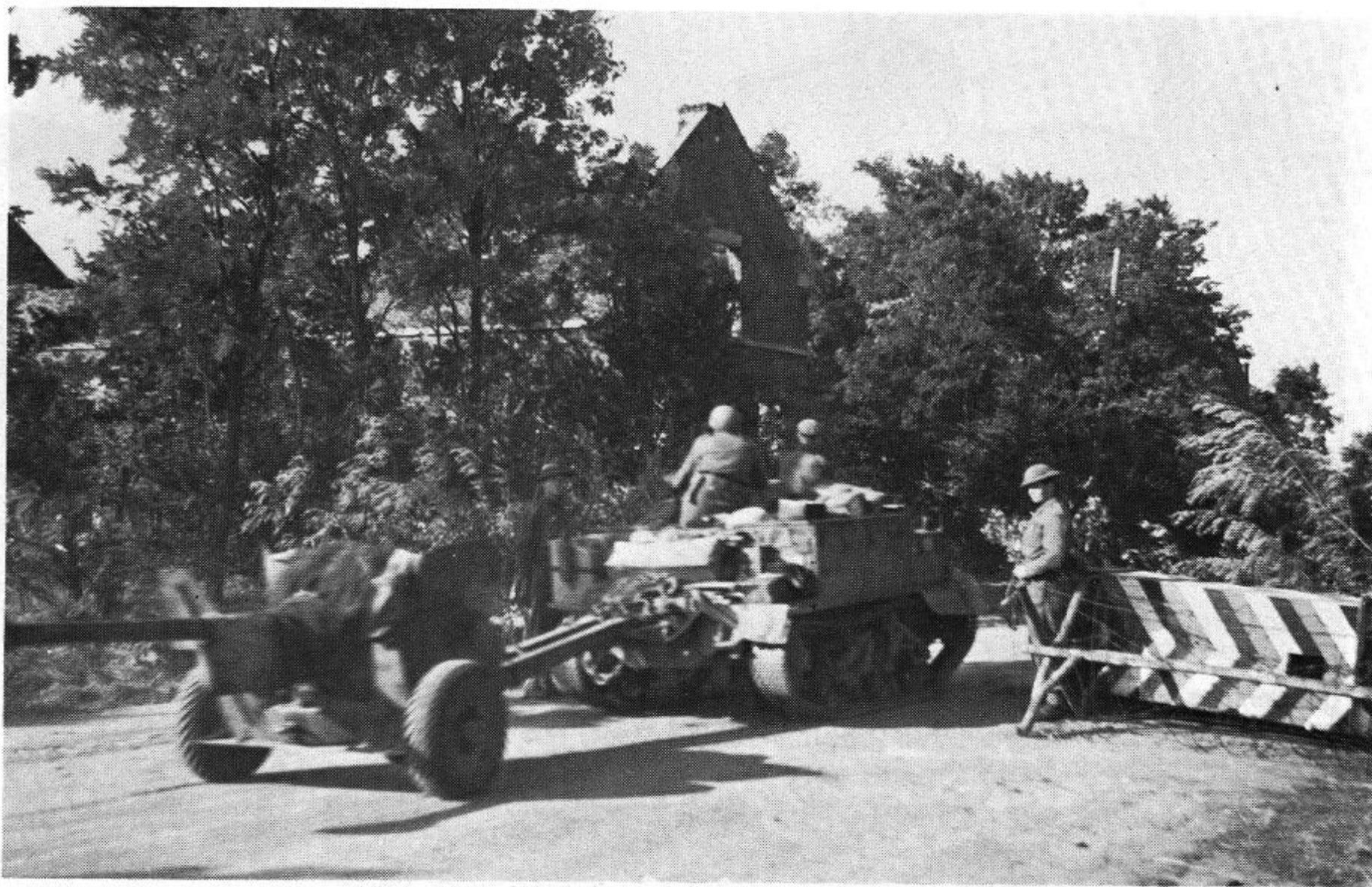
Operatie Market Garden was de codenaam voor een gecombineerde actie te land en in de lucht met als doel een pantserstoot dwars door Holland naar de Duitse grens in de omgeving van Arnhem te plaatsen. MARKET vormde het deel van de luchtlandingstroepen; de verovering van de rivier- en kanaalbruggen tussen Eindhoven en Arnhem door het 1e Luchtlandingskorps onder leiding van luitenant-generaal Sir F. A. M. Browning – 'het luchtlandingstapijt' zoals Montgomery het betitelde, om de weg te plaveien voor OPERATIE GARDEN – de opmars van het 2e Britse Leger en het XXXe Korps, inclusief de befaamde Guards Pantserdivisie in het centrum geflankeerd door het 8e en het 12e Korps. De drie luchtlandingsdivisies (de 1e Britse en de 82e en 101e Amerikaanse) kregen zeven dagen om de actie voor te bereiden die op 17 september uitgevoerd zou worden en die de grootste luchtlanding in de geschiedenis zou betekenen. Negen dagen later trokken de 22.000 overlevenden van de Britse zich over de Rijn terug terwijl de voorste eenheden van het XXXe Korps zich met het uiteindelijke doel vlak voor zich – de brug bij Arnhem vormde dé sleutelbrug in de hele actie – terug moesten trekken van de rivier.

Tweeëndertig jaar later trok een andere eenheid, na meer dan een jaar van voorbereiding, weer naar Holland om een film te maken van de gebeurtenissen die in 1944 zoveel hoop in de harten van zoveel mensen had doen opleven. Deze keer duurde de actie zes maanden en was zij wel succesvol.

Al voordat Cornelius Ryan zijn laatste boek 'A Bridge too far' had kunnen afmaken, een taak die door een zware ziekte tweemaal werd onderbroken en hem uiteindelijk zeven jaar kostte, was Joseph Levine, de bekende Amerikaanse producer, al onderhandelingen met hem begonnen over de filmrechten van het boek. Over deze operatie zijn veel boeken geschreven, met name over de rol die de Engelsen in deze actie speelden, maar Ryan maakte een totaalbeeld van alle betrokken partijen. Alhoewel zijn boek geen nieuwe aspecten aan het licht brengt, was het vooral zijn journalistieke benadering die opzien baarde. Alle partijen, ook de Duitsers, konden hun visie geven. Het was tragisch dat Cornelius Ryan kort na het verschijnen van zijn boek aan kanker overleed, een ziekte waartegen hij tijdens het schrijven van zijn boek zo dapper had gestreden. Wanneer hij nog geleefd zou hebben dan zou hij ongetwijfeld een stempel op de film gedrukt hebben, met name op het gebied van de authenticiteit.

Joe Levine wilde dat het de grootste en duurste film aller tijden zou worden met een budget van f 80 miljoen en hij kon Sir Richard Attenborough overhalen om director te worden. Die verzorgde met zijn eigen firma, de Richard Attenborough Productions, praktisch de hele film, alhoewel de film officieel onder de vlag van Joe E. Levine Presents Inc. gepresenteerd werd. (Een Brug te Ver is tot nu toe de eerste oorlogsfilm waarbij in een beginstadium het tijdschrift Toen & Nu geconsulteerd werd tijdens een ontmoeting in 1975 door assistent-producer John Palmer met zijn staf. De uitgever kon hem op de hoogte brengen van de mogelijkheden met betrekking tot de beschikbaarheid van oude voertuigen. Hierdoor kreeg Charlie Mann met zijn Falmouth-team de opdracht om de 100 voertuigen voor de film bij elkaar te zoeken en te onderhouden. Bovendien adviseerde Toen & Nu hem om dé expert op het gebied van De Slag om Arnhem, de heer Jan Voskuil, als historisch adviseur in het team op te nemen).

Men besloot om de film in zijn geheel in Nederland op te nemen. De voornaamste reden was dat dit de authenticiteit van de film ten goede zou komen en in 1975 reisde Richard Attenborough bijna heel Nederland af op zoek naar een brug die gebruikt zou kunnen worden voor 'Een Brug te Ver'. Het was



Boven: De doorbraak in werkelijkheid, gefotografeerd door sergeant Jones. De Irish Guards passeren hier de Belgisch-Nederlandse grens in de N15 nadat zij Joe's Brug waren gepasseerd (IWM). Onder: Het enige gevaar is tegenwoordig de douane ter plaatse.



Onder: DE FILM. De uitbraak van het XXXe Korps opgenomen op een militair oefenterrein bij Amersfoort. Een colonne van drie kilometer die de belangstelling van de oefenende huzaren trok.



onmogelijk om de brug in Arnhem te gebruiken aangezien er na de oorlog vlak naast de brug allerlei nieuwe gebouwen op de puinhopen verzezen; bovendien vormt de brug een belangrijke wegverbinding waarvan druk gebruik gemaakt wordt. Inmiddels is er naast deze brug een nieuwe brug gelegd, terwijl de oude brug over de Rijn nu officieel de naam John Frostbrug heeft gekregen. Toen de film echter moest worden opgenomen zou zelfs het

met een uur afsluiten van de brug betekend hebben dat er kilometers lange files aan weerszijden van de brug zouden zijn ontstaan.

Na een uitgebreide speurtocht viel de keus op de stad Deventer, 35 km. ten noorden van Arnhem. Hier ligt een brug over de IJssel die ideaal was – bijna dezelfde lengte en breedte, terwijl ook de bouw erg overeen kwam met die van de brug bij Arnhem. Bovendien was er met uitzondering van



De opmars in 1944. Boven: Soldaten van 1/5 Welch Infanterieregiment, 53e Divisie hier op 20 september door Sergeant Watkins gefotografeerd bij de melkfabriek in Bergeyk.



Boven: De molen werd in 1950 gesloopt, terwijl het hele complex nu eigendom is van de Zuid Nederlandse Melkindustrie B.V.



Links en boven: Britse pantservoertuigen rijden hier in Valkenswaard op de N15, foto van sergeant Midgley, 18 september (IWM).



Links en boven: Een Sherman van de 11e Pantserdivisie, hier op 22 september door sergeant Jones in Leende gefotografeerd (IWM).



Links: Tanks daveren door Veghel, op weg naar Nijmegen. Boven: Nu kan men nog vaag de oorspronkelijke letters op de muur van hotel Tilen lezen.



Links en boven: Op 24 september reed een colonne van de 11e Pantserdivisie Deurne, ten westen van Helmond, binnen. Daar fotografeerde sergeant Jones op 25 september deze Sherman tanks die in de Martinet Straat in de schaduw van de St. Willibrorduskerk staan. (IWM).



DE FILM. Overste 'Joe' Vandeleur (Michael Caine) en luitenant-generaal Brian Horrocks (Edward Fox) inspecteren de Irish Guards.



Boven: Terwijl de tanks van de 29e Pantserbrigade van de 11e Pantserdivisie in Helmond arriveren, fotografeert sergeant Lawson hier op 22

september 1944 Nederlanders die het strijdtoneel proberen te ontvluchten. Rechts: De Mierloseweg in Helmond, gefotografeerd in april 1977.



een blok huizen links en rechts weinig bebouwing terwijl er ook aan de andere kant van de brug praktisch geen bebouwing was. Het leek alsof de tijd sinds 1944 stil had gestaan. Een grote parkeerplaats onder en naast de oprit bood bovendien de gelegenheid voor de bouw van de acht huizen die de huizen moesten voorstellen waarin het bataljon van overste Frost vier dagen lang stand had gehouden. Deventer – een schilderachtige stad met prachtig gerestaureerde stadsmuren en gebouwen – bleek in alle opzichten een ideale plaats te zijn. Hier werd het hoofdkwartier van de filmmaatschappij gevestigd waardoor Deventer de bijnaam kreeg 'Hollywood van Nederland'. Door de economische situatie waren er in Deventer nogal wat industrieën verdwenen en veel van de lichte industrieën die hier na de oorlog gevestigd waren, waren in de loop van de tijd verdwenen, zodat er ook genoeg lege fabrieken en hallen waren om de vele rekvisieten en voertuigen te herbergen. Achter in 1975 werd een begin gemaakt met de bouw van de vele decors, waarvan te bouwen huizen, zweefvliegtuigen, tanks en kanonnen de hoofdmoot vormden. Terry Marsh besteedde ook erg veel tijd aan het uitzoeken van de geschikte plaatsen voor de opnamen – het Duitse hoofdkwartier, de plaats voor de kerk van Oosterbeek (die ook nagebouwd moest worden), de plaatsen voor de rivieroversteken, dijkwegen, huizen die konden

Linksboven: De Irish Guards rijden via Eindhoven verder naar het noorden. Overal wappert de Nederlandse driekleur. Rechtsboven: Een foto van hetzelfde Stratumseind, drieëndertig jaar later, genomen vanaf het balkon van het café Phoenix, van waaraf de Stars en Stripes nu wappert. Onder: DE FILM. De Brink in Deventer figureert als het marktplein in Eindhoven, met 1.200 figuranten die de enthousiaste menigte, maar ook de Irish Guards spelen.



Het Stratumseind gaat over in de Rechte Straat waar kapitein Malendine deze Nederlandse verpleegsters fotografeerde (IWM).



Dat kan tegenwoordig niet meer aangezien men hier nu een wandelpromenade van heeft gemaakt.

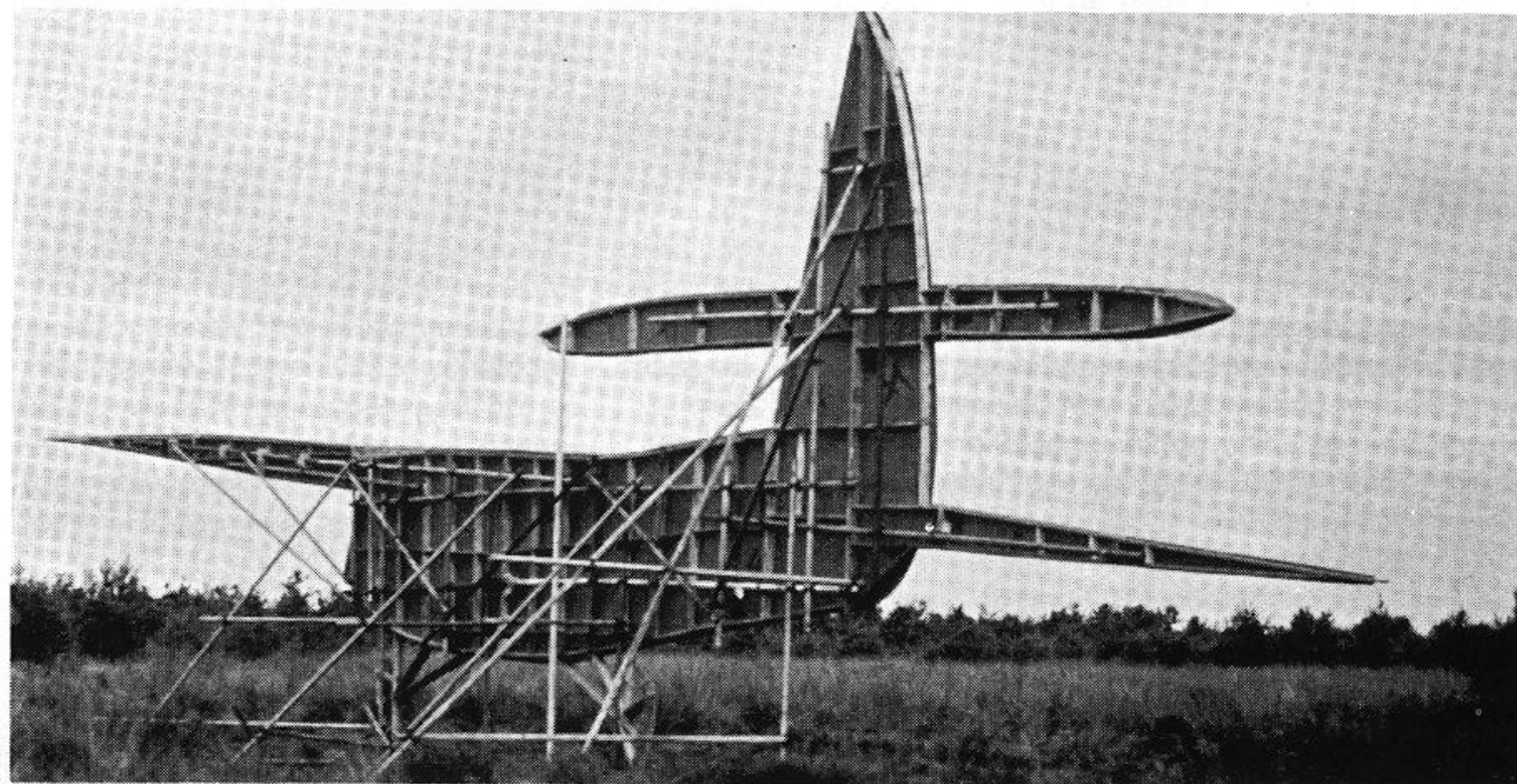


fungeren als de verschillende hoofdkwartieren in Engeland, enzovoorts, enzovoorts. Dit was op zichzelf al een oeielijke taak, maar nog moeilijker waren de onderhandelingen om toestemming te krijgen ergens wegen of zelfs de rivier urenlang, soms zelfs wekenlang, voor alle verkeer af te sluiten. De brug van Deventer werd twee weken gesloten om de gevechtsscènes op de brug op te nemen. Hierbij werden pantservoertuigen opgeblazen, een munitieopslagplaats opgeblazen en zelfs de bovenbouw van de brug werd in brand gestoken. De parkeerplaats bij de brug werd voor een periode van vijf maanden van de gemeente Deventer gehuurd voor £ 70.000. Voor verschillende opnamen werd de brug bij Nijmegen, een van de grootste bruggen in Europa, voor een aantal moeilijke afgesloten waarbij zelfs het drukke scheepvaartverkeer op de Waal stil werd gelegd.

In 1975 schreef William Goldman uit New York het script waarop een film, zoals bekend, altijd is gebaseerd. Net zoals het boek gebaseerd was op de werkelijke acties, vormde het boek de basis voor het script. In zijn totaliteit dekt het script het boek vrij volledig, maar het zal duidelijk zijn dat men op verschillende plaatsen wat vrijer te werk heeft moeten gaan in het belang van de film. Vaak zijn het kleinigheden, maar er zijn ook voorbeelden in de film dat bepaalde gebeurtenissen wat opgeblazen zijn om een acteur aan zijn trekken te laten komen. Men moet zich echter realiseren dat de film geen documentaire is – het is een dramatische schildering van historische gebeurtenissen. Voor het script klaar was, sprak de regisseur met een aantal



Uiterst boven: William Goldman in één van de fabrieken in Deventer waar de zes Horsa gliders gemaakt werden. Boven: Een van de verspreid liggende gliders in de droppingszône . . . of . . . ? Onder: De waarheid! Uiterst onder: Klaar voor de opnamen op de luchtmachtbasis Deelen.



belangrijke officieren die bij de gevechten betrokken waren geweest, waarna nog een aantal wijzigingen in het script werden aangebracht.

Kort nadat de voorbereidingen in Deventer waren begonnen streek een waar leger van schilders, timmerlieden, monteurs en stucadoors neer in de lege fabrieken in Deventer om te beginnen met de bouw van de decors voor de binnenopnamen. Bijvoorbeeld een Dakota en een Horsa glider. Het grootste object vormde toch wel de acht huizen die op het parkeerterrein bij de brug gebouwd moesten worden, een landhuis en een kerk in Bronkhorst, een dorpje 20 kilometer ten zuiden van Deventer. (Hier werden de Oosterbeekse opnamen gemaakt). Verder werden er zes natuurgelooze kopieën van de Horsa glider gebouwd. Verder moest een uitgebrand landhuis vlak buiten de stad opgeknapt worden om als Hotel Hartenstein te fungeren, het hoofdkwartier van de luchtlandingsdivisie. Ook maakte men plastic modellen van de bovenbouw van Sherman tanks die op chassis van Landrovers gemonteerd werden. Duitse kanonnen en bunkers; een groot waterreservoir 16 kilometer stroomafwaarts op de IJssel voor de opnamen van de rivieroversteek, enz. enz.

Intussen stroopte majoor John Larminie heel Europa af op zoek naar rijdende Sherman tanks, onderdelen en motoren die allemaal naar Deventer werden overgebracht om gerepareerd en hersteld te worden. Uiteindelijk had majoor Larminie de beschikking over negen bruikbare Sherman tanks. Het Nederlandse leger leverde een 105mm houwtser die in een Firefly gecamoufleerd kon worden en een Sherman bulldozer zonder koepel die voor de film van een plastic koepel voorzien werd. Bovendien stelden de Nederlanders twee verrijdbare karkassen van de Sherman ter beschikking.

Van de vijf Shermans die uit België kwamen waren er twee (een 'Firefly' en een 105-mm) van de Ecole de Troupes Blindées in Arlon waar zij voor de poort hadden gestaan, terwijl een andere Firefly uit het Royal Army Museum uit Brussel kwam. De twee andere Shermans waren de modernere 76-mm versie. Al de pantservoertuigen van het XXXe Korps, de echte en de nagemaakte, werden bemand door militairen die met verlof uit Bovington of van het Rijnleger kwamen.

Het grootste deel van de overige voertuigen werd geleverd door Charlie Mann en zijn Militaire Voertuigen Museum, de Groep 1939,45 en Bapty & Co. Er werd een trein gehuurd om al de voertuigen vanuit Falmouth naar Nederland over te brengen. In het nabijgelegen dorp Twello werd een werkplaats ingericht waar deze voertuigen en Shermans werden onderhouden, van de juiste kleuren en ook van de juiste herkenningstekens werden voorzien. Het repareren van de voertuigen vormde het grootste probleem en het kostte vele lange reizen om de juiste onderdelen te pakken te krijgen voor de reparatie of het herstel van de voertuigen na een 'gevechtsactie' voor de film.

De kledingafdeling werd ook in Twello ingericht in een andere lege fabriek en hier kon men lange rijen uniformen van de verschillende onderdelen aantreffen. Verder helmen, laarzen, uitrustingsstukken, camouflage-materiaal en zelfs burgerkleding uit de jaren 40. Tony Mendelson, het hoofd van de kledingafdeling (beter bekend als ontwerper van Middeleeuwse kleding) was uiterst accuraat met betrekking tot de authenticiteit van de kleding van de filmsterren – de juiste rangonderscheidingstekens, ordetekens, maar vooral wat betreft de persoonlijke kleding van de officieren. Zo droeg generaal 'Boy' Browning een speciaal jack naar eigen ontwerp dat nu in het Airbornemuseum in Aldershot hangt en Mendelson slaagde erin om dit te lenen en er een exacte kopie van te maken in de maat van Dirk Bogarde.

Behalve de kledingafdeling was in deze fabriek ook nog de fouragedienst voor de acteurs, personeel en figuranten gehuisvest. Voor sommige scènes, zoals de Duitse terugtocht, de aanvoer van versterkingen bij Nijmegen en de scènes in de landingszo-



Kolonel John Waddy, militair adviseur en schrijver van dit artikel (hij werd op 18 september 1944 op de Ginkelsche Heide gedropt) hier in gesprek met Charlie Mann.

nes waren per keer meer dan 500 figuranten nodig. Dit betekende dat zij 's avonds laat arriveerden, gekleed moesten worden en vervolgens voorzien van hun uitrusting en voedsel overgebracht moesten worden naar de opnameplaatsen die soms 60 tot 80 kilometer verderop lagen. Het filmen duurde dan de hele dag waarna de omgekeerde procedure volgde voor de vermoeide figuranten die dan echter wel de welkome dagvergoeding in ontvangst konden nemen. Het merendeel van de figuranten bestond uit jongens die vakantie hadden of oudere mannen die voor het grootste deel of in dienst zaten of in dienst hadden gezeten.

Het uitdelen en weer innemen van de wapens was een langdurige procedure aangezien de Nederlandse politie zeer attent was op deze zaak, omdat wanneer de organisatie deze zaak wat minder serieus genomen zou hebben het denkbaar zou zijn geweest dat een groot deel van deze wapens verdwenen en in verkeerde handen geraakt zouden zijn. Bapty & Co., de bekende filmleverancier, werkte onder hoogspanning om alle wapens, van .38 pistolen, geweren, karabijnen tot 3-inch mortieren, bazooka's en Vickers mitrailleurs af te leveren. De meeste wapens waren geschikt om losse flodders af te vuren maar er waren ook namaakwapens die alleen als achtergrondrekwisieten gebruikt werden.

Dit hele wapenarsenaal verplaatste zich onder leiding van Bill Aylomore (ex-50e Regimentveteraan) onder het toezicht van een zwaar politie-

escorte door Nederland waarbij een goede administratie voor de veiligheid zorg moest dragen. Elk wapen had een serienummer dat op een uitgifteformulier gezet werd en waarop men bij ontvangst moest tekenen. Op die manier kon men elk wapen opsporen en zelfs toen op een gegeven moment 500 wapens tegelijk uitgedeeld werden die 's avonds laat in het donker weer in ontvangst genomen moesten worden van vermoeide, geïrriteerde mannen die zo snel mogelijk weer naar huis wilden, raakte er geen enkel wapen weg.

Sgt. Bill Aylomore trad zelf ook in de film op in de scène als de man met de PIAT. Bij alle scènes was hij in staat om de granaat waar hij maar wilde te laten terechtkomen.

Ook het team voor de speciale effecten begonnen met de voorbereidingen onder leiding van Johnny Richardson. Explosies, kogelinslagen, branden. De brug van Deventer moest zelfs van gaspijpen voorzien worden om de brand na de explosie van de munitie-opslagplaats te simuleren, terwijl ook de kanonnen bewerkt moesten worden om de indruk van het afvuren van scherpe munitie na te bootsen. Zo kon een Duits stuk 50-mm geschut bijvoorbeeld losse flodders afvuren, maar moest men een cylinder met samengeperste lucht installeren om het terugloopmechanisme te laten werken waardoor de lede huls uitgeworpen werd.

Een belangrijk onderdeel van de hele operatie vormde het tijdschema voor de verschillende acteurs. De acteurs waren voor verschillende perio-



De originele airborne jeep van Ralph Berryman die door generaal-majoor Maxwell Taylor (Paul Maxwell), commandant van de 101e Luchtlandingsdivisie, gebruikt werd.

des gecontracteerd wat tot gevolg had dat men de opnamen allemaal door elkaar moest opnemen in een bepaald onlogische volgorde. Zo moest men soms het einde van een bepaald gevecht al opnemen voordat men het begin en het eigelijke gevecht gefilmd had. Dit vormde ook weer een probleem omdat men moeilijk bepaalde decors al op kon blazen omdat die ook nog voor de beginscènes gebruikt moesten worden. De enige keer dat men dit toch moest doen waren de opnamen van zweefvliegtuigen in de landingszones. De gloednieuwe gliders werden daarom op heide neergelegd waar men de staartstukken verwijderde om het uitladen van de mannen en het materieel te kunnen filmen. Na deze opnamen werden de gliders op diepladers naar Deelen overgebracht om weer in elkaar te worden gezet voor de opnamen van het laden en het opstijgen van de toestellen. Het was een gigantische taak om het productieschema zodanig te coördineren dat alles precies paste in het schema van de acteurs, de gehuurde locaties, dorpen, huizen, bossen en in veel gevallen met de beschikbaarheid van de voertuigen – de tanks, vliegtuigen, voertuigen, boten, enz.

Voor de rollen in de film werden een groot aantal bekende filmsterren gekozen. Uiteraard betekende dit al voor een groot deel dat de film een kassucces zou worden, maar het was voor de toeschouwers ook eenvoudiger om de verschillende rollen en karakters in de film uit elkaar te houden. Sean Connery speelt de ijzersterke rol van generaal-majoor Urquhart die bovendien gedurende de hele film optreedt. Andere grote rollen worden gespeeld door Anthony Hopkins als overste John Frost; Edward Fox als luitenant-generaal Brain Horrocks; Dirk Bogarde als luitenant-generaal 'Boy' Browning; Ryan O'Neal als brigade-generaal Jim Gravin; Robert Redford als majoor Julian Cook; Gene Hackman als generaal-majoor Stanislaw Sosabowski; Elliot Gould als kolonel Bobby Stout; Michael Cain als overste 'Joe' Vandeleur; James Caan als sergeant Eddie Dohun; Maximiliaan Schnelle als de infanteriegeneraal Wilhelm Bittrich; Hardy Kruger als een SS. Obergruppenführer én als de generaal van de Waffen SS Ludwig; Laurence Olivier speelt de rol van de Hollandse dokter, als representant van alle moedige Hollanders die de Geallieerden tijdens deze actie behulpzaam waren en Liv Ullman als mevrouw Kate ter Horst, de legendarische heldin, die haar huis in de frontlijn ter beschikking stelde als noodhospitaal. Behalve de laatste twee acteurs, spreken alle acteurs, met inbegrip van een Nederlandse verzetsman en zijn zoon, hun eigen taal zodat de film ondertiteld moest worden, hetgeen alleen maar bijdraagt tot de authentieke sfeer van de film.

Een heleboel andere acteurs spelen kleinere rollen, waarbij zij soms werkelijke militairen uit die tijd spelen, zoals korporaal Taffy Brace, brigade-generaal Gerald Lathbury, terwijl andere denkbeeldige officieren of onder-officieren uitbeelden. Voor de rol van Frost en zijn mannen bij de brug voerde Richard Attenborough een interessant en succesvol experiment uit: hij koos ongeveer 50 jonge acteurs die deze rollen moesten gaan spelen. Het was in de praktijk onmogelijk om echte soldaten te gebruiken omdat die, hoewel zij waarschijnlijk geloofwaardiger als soldaten zouden optreden, zij toch de vaardigheid misten om te acteren en voor de camera te spreken. Men had ook figuranten kunnen kiezen die waarschijnlijk op beide terreinen slechts magertjes uit de verf gekomen zouden zijn. Men besloot derhalve dat het waarschijnlijk eenvoudiger zou zijn om acteurs tot soldaten om te vormen dan andersom. Uit een groep van 300 mannen werden er 50 uitgekozen die tenslotte bijna de 'sterren' van de film werden. Het bleek een geweldige greep te zijn geweest en men liet hen zowel geallieerde als Duitse soldaten spelen tijdens verschillende acties. Bovendien werden zij bij massa-opnames als groepleiders tussen de Hollandse figuranten gebruikt.

Het was oorspronkelijk de bedoeling om hen een



Boven: DE FILM. David Anker, speelt hier korporaal Taffy Brace die een belangrijke rol bij de verdediging van hotel Hartenstein speelde. Deze foto is genomen voor een weapon carrier met ex-korporaal Andy Millborne zoals hij toentertijd achter het wapen zat toen hij getroffen werd en zijn beide handen en een oog verloor. Hij bezocht de opnamen met de echte Taffy Brace die hem in 1944 hulp had verleend toen hij gewond raakte.



Boven: Echte mitrailleursschutters liggen hier in Helmond naast het pand Mierloseweg 169, de houthandel Raaymakers, op de loer. Onder: Wij kwamen tot de ontdekking dat deze straathoek nu alleen door hondjes gebruikt wordt!



week op een parachutebasis te trainen in wapengebruik, gevechtstactieken en uithoudingsvermogen.

Dit gebeurde echter niet en toen de groep tenslotte in Deventer arriveerde onderscheidde zij zich niet

van welke groep dienstplichtigen ook die voor het eerst opkomen, alhoewel men onder de mannen toch duidelijk de paar ex-soldaten of mariniers kon herkennen. Als Brits Militair Adviseur was ik begrijpelijk diep geschokt bij het zien van dit zootje puin



Links: Generaal-majoor Maxwell Taylor klimt hier in zijn vliegtuig op het vliegveld Welford om ten noord-westen van Son met het 502e. Parachutisten Infanterieregiment gedropt te worden. (US Army). Boven: DE FILM. Sir Richard Attenborough zag er persoonlijk op toe dat deze opname op de basis Deelen nauwkeurig nagespeeld werd.

dat de rollen van de mannen van mijn Regiment moest spelen. De vorderingen van de mannen waren echter verbazingwekkend en al spoedig kwam er enige lijn in de groep die spoedig bekend zou worden onder de naam APA Attenborough's Private Army (Attenborough's privé-leger). Hun moraal en discipline waren voortreffelijk en zij gedroegen zich praktisch ook als soldaten toen zij ingekwartierd werden in een oud gebouw dat een bejaardentehuis was geweest. Desondanks hadden wij toch af en toe getrainde soldaten nodig bij bepaalde specialistische gevechtsacties, de mannen kwamen uit vijf verschillende landen. Het grootste contingent vormde een groep van 350 mannen van het 1e Bataljon. Dit bataljon werd ingezet bij de opnamen van de luchtlandingen van de Poolse, de Amerikaanse en de Britse parachutisten. Ongeveer 30 officieren van de R.A.F. waren verantwoordelijk voor de training en de veiligheid van de vliegtuigbemanningen en de parachutisten. Bovendien hadden wij de beschikking over een groepje van 50 Belgische parachutisten die ook bij de opnamen van de luchtlandingen van de 82e Luchtlandingsdivisie werden gebruikt.

Van de Deense en de Finse Luchtmacht hadden wij acht C 47 Dakota's gehuurd, compleet met de bemanningen. Het Nederlandse leger dat hoofdzakelijk uit dienstplichtigen bestaat, gaf geen toestemming om soldaten voor de opnamen in te zetten, in het bijzonder in scènes waar zij op de film te herkennen zouden zijn en dit laatste had niets te maken met de superlange haren van sommige soldaten. Desondanks stelde het Nederlandse leger wel tanks en bemanningen ter beschikking om te fungeren als Duitse en Britse tanks. Bij verschillende opnamen werden dan ook Leopard- en AMX-tanks als Duitse Pantser tanks gebruikt terwijl een aantal artillerievoertuigen ingezet werden voor de opnamen rond de brug in Arnhem en Nijmegen. Voor de film werden ze een beetje aangepast en gecamoufleerd, maar voor een echte kenner is duidelijk te zien dat hier moderne tanks zijn gebruikt. Twee van zulke eskadrons werden als achtergrondeenheden gebruikt bij het optreden van het XXXe Korps wanneer dat op het punt staat om over de Belgisch/-



De acteurs ontmoeten de echte sterren. Boven: Sean Connery met generaal-majoor Roy Urquhart en (onder) Anthony Hopkins met overste (later generaal-majoor) John Frost.



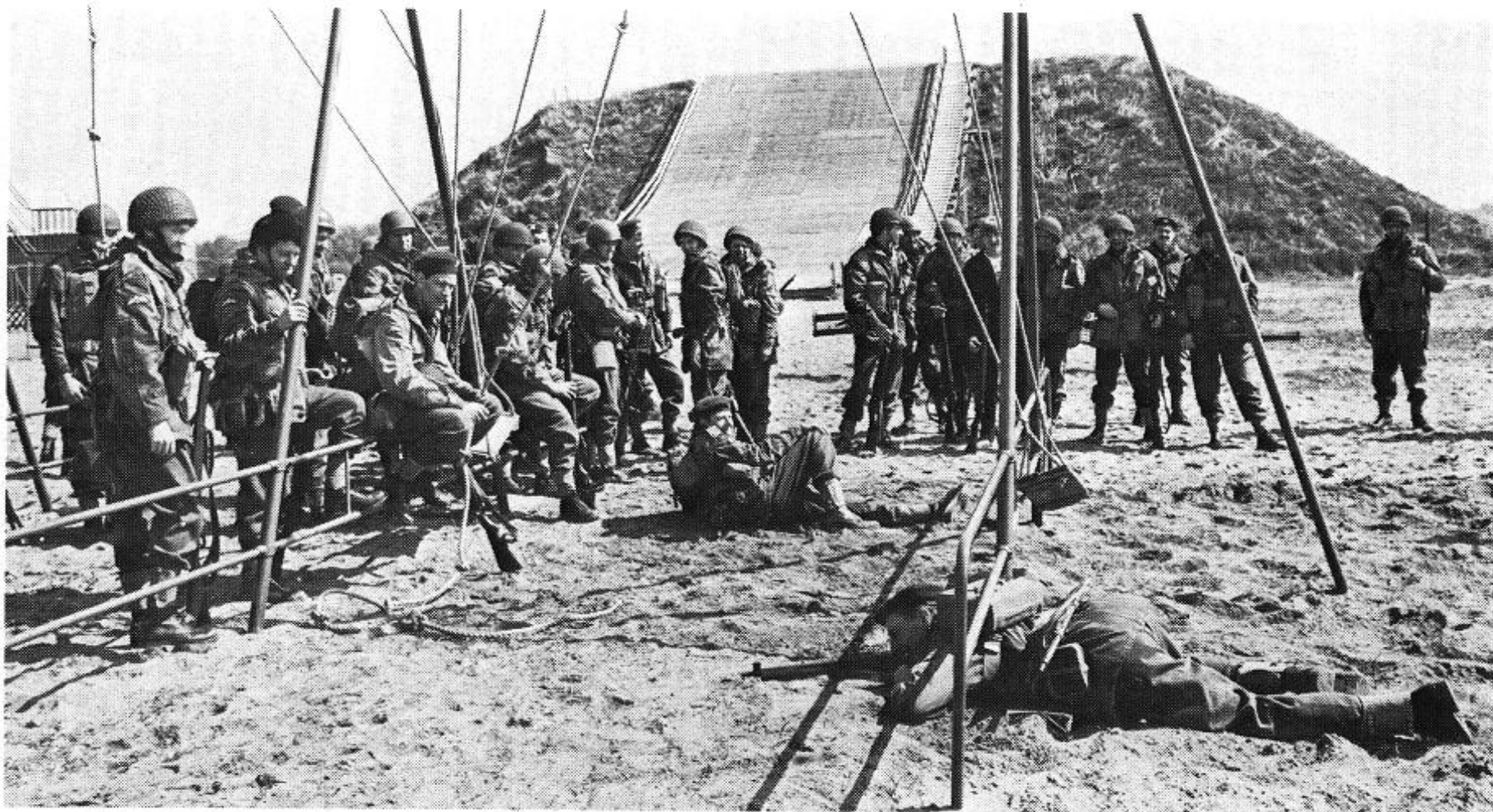
Nederlandse grens door te breken. Bovendien werd een eenheid van de Nederlandse genie ingezet bij de bouw van een bailey-brug over het kanaal, maar door het probleem van de lange haren kwamen er uiteindelijk maar een paar Hollandse soldaten op het witte doek en dat waren dan ook nog alleen de officieren en de onder-officieren. Hun plaats werd ingenomen door de acteurs van de APA en ervaren figuranten.

Net zoals voor een leger geldt dat dat alleen met een gevulde maag kan opereren, gold dat ook voor de filmmensen. De fourage van al die mensen vormde een gigantische taak omdat er soms wel 1200 mensen op één dag op vijf of zes verschillende plaatsen aan het werk waren. Phill Hobbs kweet zich voortreffelijk van deze taak en gedurende de zes maanden filmen was het voor een groot deel aan zijn werk te danken dat het moreel hoog bleef en men hard aan het werk kon blijven. Wanneer er 's nachts gefilmd werd, was er voortdurend een keukenwagen aanwezig die de honger kon stillen. Bij een aantal avonden werden honderden acteurs, figuranten en stuntmannen die tot op het bot verkleumd en nat waren op de been gehouden met flaconnetjes whisky en cognac. Dit gebeurde bij de opnamen van de Poolse poging om de rivier over te steken en tenslotte bij de terugtocht van de Britse Luchtlandingsdivisie over de Rijn.

Een ander belangrijk aspect was het vervoer – maar ook dit werd zeer efficiënt geregeld en elke eenheid, cameraploeg, verlichtingsploeg had de beschikking over eigen transportmiddelen en elke morgen kon men de verschillende eenheden in lange konvooien naar verschillende locaties in Nederland zien uitrijden. Bovendien werden er auto's en vrachtauto's gehuurd van particulieren of instellingen. Een plaatselijk taxibedrijf werd praktisch volledig ingehuurd voor het vervoer van de verschillende acteurs van en naar Schiphol. Bovendien vertrok er elke dag een auto met de filmopnamen van die dag naar Schiphol om de films naar de studio's in Londen over te brengen. Deze opnamen werden dan de volgende dag afgedraaid in een geïmproviseerde bioscoopzaal. Er werd gefluisterd dat dit taxibedrijf een fortuin verdiend moet hebben. Behalve de directe kosten die door de filmmaatschappij aan Deventer en andere instellingen en personen betaalde voor het huren van locaties of faciliteiten (zoals brandweer, politie en ambulances) betekende de film ook een geweldige ervaring voor de plaatselijke economie. Alleen al voor het onderbrengen van alle mensen moesten er in en rondom Deventer complete hotels, motels, pensions e.d. voor een lange periode afgehuurd worden. In totaal pompte de filmmaatschappij meer dan 8 miljoen Pond Sterling in de lokale economie. Het was een lange, warme zomer en alle café's en restaurants in de omgeving deden goede zaken, in het bijzonder door de verkoop van gekoeld bier en vele bar-eigenaars werden al snel overgehaald om grote bierpullen te gebruiken in plaats van de normale bierglazen.

Medio april waren alle voorbereidingen praktisch klaar en kon men een begin maken met de tweede Operatie Market Garden: D-Day zou maandag 26 april zijn en in het daaraan voorafgaande weekeinde werd de hoofdmacht naar Nederland overgevlogen.

Die maandag was een stralende lentedag en toen de zon op was gekomen waren de achterafstraatjes van het oude Deventer gevuld met ongeorganiseerde Duitse troepen, burgers in oude kleren uit die tijd, vrachtauto's, filmlampen, kabels e.d. en even na 09.00 uur klonk voor de eerste maal 'Actie'. De langste en meest intensieve periode van filmen op locatie was begonnen, een periode die pas medio oktober afgerond werd, waarbij op de meeste zaterdagen en vaak ook op zondag gefilmd werd. De filmploeg werkte op een militaire manier. Er werden tijdschema's gemaakt, weekschema's en dagschema's die dagelijks werden afgegeven, zodat men laat in de middag precies wist wat er de volgende dag gedaan zou worden.



Boven: Het privé-leger van Attenborough werd direct na aankomst even buiten Deventer getraind om hen echte soldaten te laten lijken. Onder: De 'Commandant', Sir Richard Attenborough, inspecteert zijn troepen.



Er werden zeer vele locaties gebruikt. Uiteraard vormde Deventer de hoofdmoot, niet alleen had men hier het hoofdkwartier ingericht, bovendien werden hier allerlei binnenopnamen gemaakt. De brug bij Deventer werd twee maal volledig voor alle verkeer afgesloten om de gevechtsscènes op de brug op te nemen. In de maand mei werd de brug een week lang afgesloten waarbij de brug bezaaid lag met puin, stukgeschoten Duitse voertuigen en overdag gingen de acteurs en de brug vaak gehuld in een vette, zwarte rook van brandende autobanden. De rook bezorgde echter ook de inwoners van Deventer in hun propere huizen nog al eens overlast. De inwoners van Deventer raakten al spoedig vertrouwd met de geluiden van de gevechtsoptnamen en Deventer trok gedurende die tijd van heinde en verre bezoekers die naar de activiteiten kwamen kijken, alhoewel die activiteiten van filmmensen vaak niet zo spectaculair overkomen. Men besteedde vele uren aan het opbouwen of afbreken van de scènes, het leggen van de springladingen, het plaatsen van de lampen en de camera's – boven de locatie, op de weg, in voertuigen en in huizen. Vervolgens is er, net als in de oorlog, een korte hevige actie met explosies, schieten, rook, vlammen en man-tegen-man gevechten waarna de opdracht 'Cut!' wordt geschreeuwd, waarmee elke opname beëindigd wordt. De acteurs trekken zich vervolgens terug in hun caravans terwijl de figuranten gewoon op straat neerploffen om te praten, een sigaretje te roken of zich wat met de toeschouwers te vermaken, of gewoon een biertje te drinken om

de dorst te lessen. De technici zijn intussen druk bezig om de volgende scène op te bouwen en voor te bereiden. SS-Hauptsturmführer Gräbner moet met zijn SS-Verkenningbataljon wel twaalf keer de brug opgereden zijn, terwijl hij zijn eigen vuurdood minstens zes maal heeft moeten doormaken. De aanval van Gräbner is op het filmdoek een zeer felle, angstaanjagende actie, die zeer zorgvuldig voorbereid werd. De hele scène werd eerst uitvoerig gerepeteerd achter een fabrieksgebouw in Twello waar alle 20 pantserwagens, verkenningwagens, halftrupsvoertuigen en Kubelwagens gelegerd waren. De hele actie en zelfs elk onderdeel van de actie werd uitvoerig gerepeteerd door de chauffeurs, stuntmannen en een paar harde Nederlandse stuntmannen onder leiding van Alf Joint (die later tijdens een spectaculaire val vanaf een dak een schouder brak).

Deze aanval, die in die eerste filmweek diverse malen herhaald moest worden, betekende een spectaculaire gebeurtenis. Elke keer werden de Duitse voertuigen met de SS-ers aan de andere kant van de brug opgesteld, terwijl de wachtende Britse parachutisten, gespeeld door de APA-mannen, op de daken en achter de ramen met hun wapens in de aanslag zaten te wachten. Op het moment dat de camera's en de belichtingsploegen op hun plaats stonden werden de toeschouwers door de Nederlandse politie op een afstand gezet terwijl de bewoners van de rondomliggende flat dekking zochten in hun huizen. Na de kreet 'Iedereen rustig', volgde de kreet 'Vooruit, rijden!' waar-



Boven: DE FILM. De aanval van Gräbner opgenomen op de brug bij Deventer. Met gasflessen werden de brandende voertuigen nagebootst. Onder: David Tomblin, de assistent directeur geeft hier samen Alf Joint, de stuntregelaar, aanwijzingen tijdens de opnamen van de aanval.

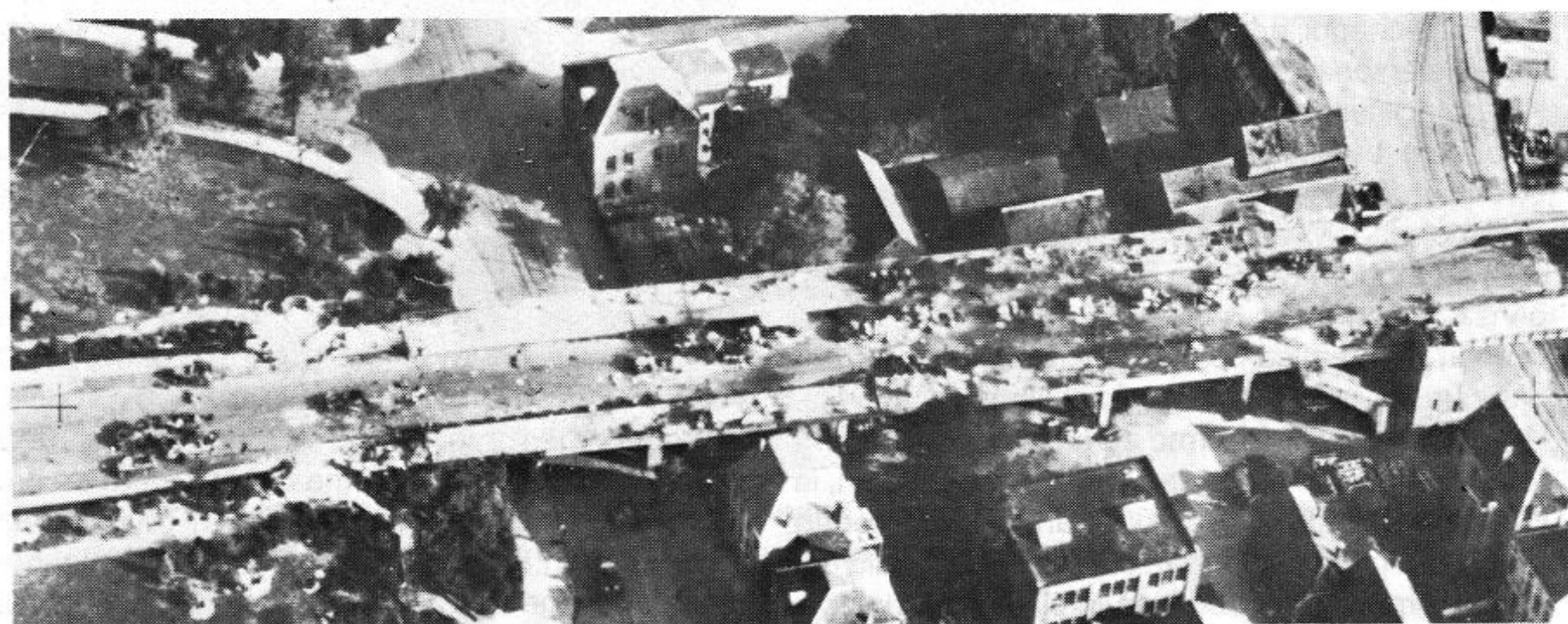
na de zelfmoordaanval op Deventer en haar inwoners weer volgde. Generaal-majoor John Frost die boven op het huis dat als hoofdkwartier fungeerde stond toe te kijken zei: 'Dit zag er echter uit dan de werkelijkheid!' Ongetwijfeld is deze drie minuten durende actie het hoogtepunt van de hele film. Men maakte snel een aantal kopiën die door Joe Levine naar Amerika werden overgebracht om de film te verkopen aan de in spanning wachtende filmdistribuanten.

Deventer kon ook op drie avonden genieten van een groots vuurwerk, de eerste keer in scène dat men met een vlammenwerper een Duitse bunker mist en een aantal houten keten treft waarin explosieven waren opgeborgen. In 1944 werden door de explosies de verflagen op de brug in brand gestoken en om dit na te kunnen bootsen moest men de hele brug van gaspijpen en asbestbescherming voorzien. Het schoonmaken en opnieuw schilderen van de brug kostte later nog heel wat dagen werk.

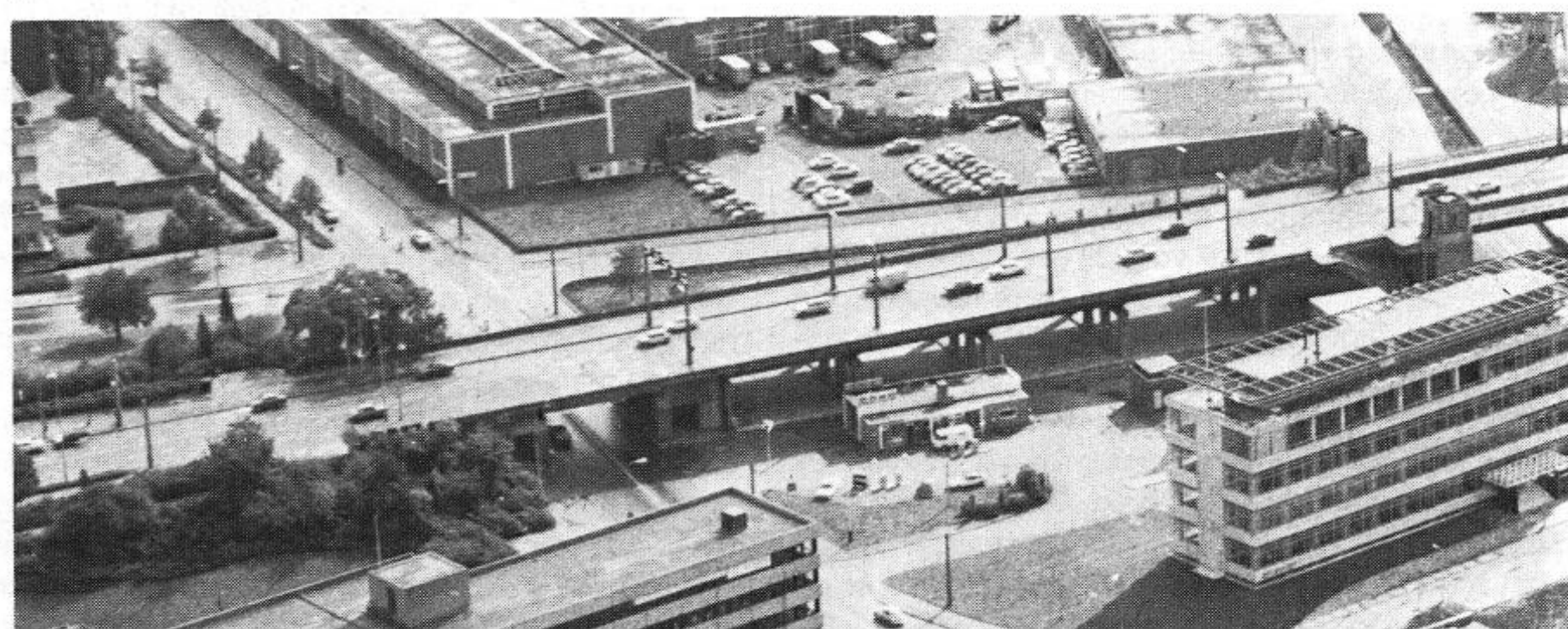
De acht huizen die op de parkeerplaats links en rechts van de brug gebouwd waren vormden een grote attractie voor de bezoekers. De decorafdeling had schaalmodellen van de brug en het rondomliggende gebied nagebouwd. Er waren schaalmodellen van alle stadia van de strijd, vanaf de gave brug tot en met de vernielde huizen rondom de brug, na de aanval van Gräbner, de Duitse tanks en de laatste aanval de SS-infanterie en de artillerievoertuigen. De puntgave huizen werden zorgvuldig van kogelgaten voorzien, er werden stukken vernield en in brand gestoken, terwijl op zekere dag een niet geplande brand in het huis waarin het hoofdkwartier was gevestigd (overigens spoedig door de voortdurend parate brandweer van Deventer geblust) een realistisch tintje aan het geheel gaf. Bij een andere scène, tijdens de laatste gevechtsscène, maakte een Nederlandse Leopardtank die een Tigertank voorstelde, een te korte draai waardoor de tank een hoek van het huis afreed en een gedeelte op een zeer realistische manier in elkaar stortte.

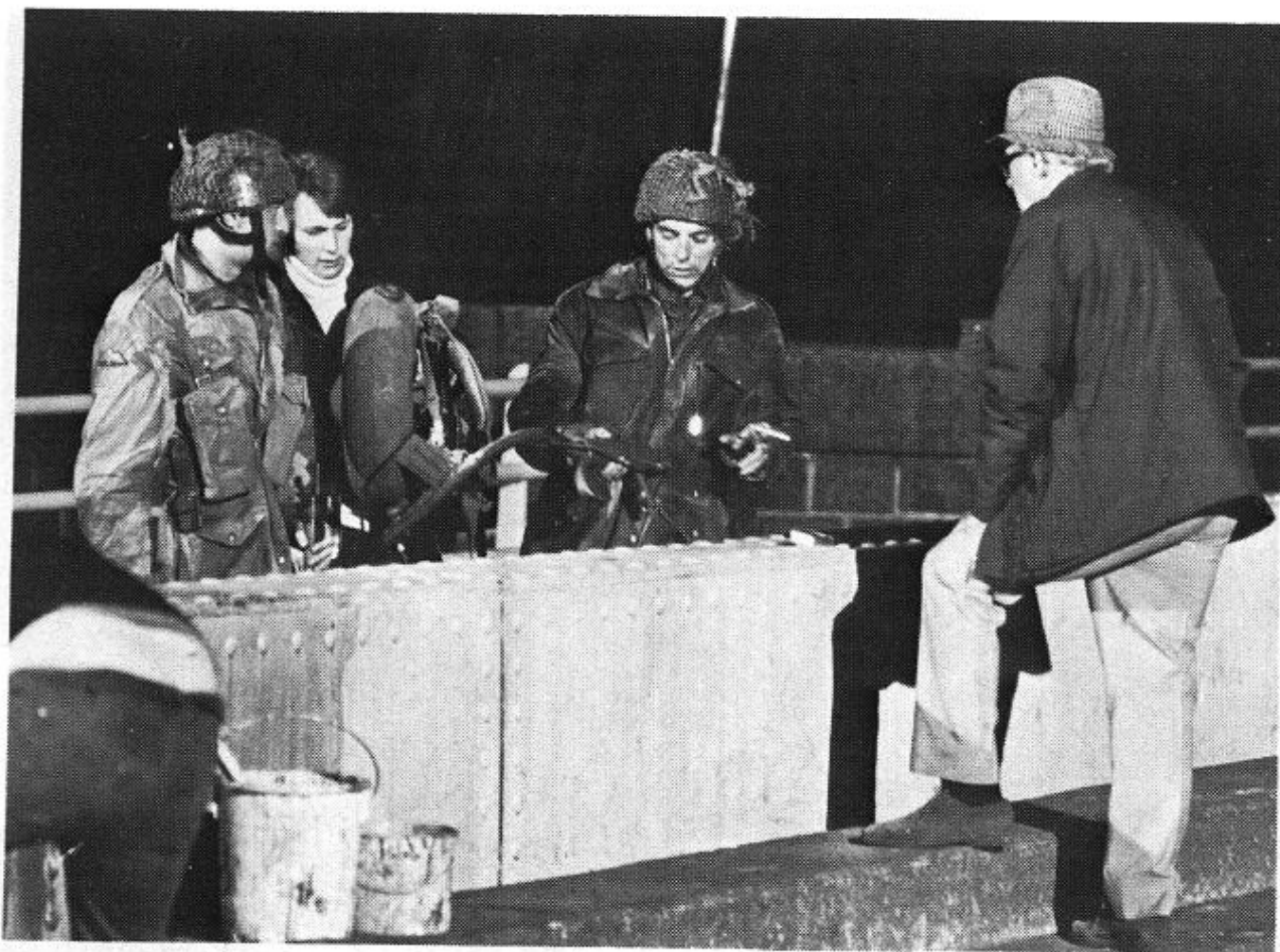
In juni werden de laatste overlevenden van de mannen van Frost door de SS afgevoerd en was de oorlog in Deventer voorbij. De maatschappij begon dadelijk met de werkzaamheden om alles weer in de oude staat terug te brengen voor de datum waarop dit, op straffe van een hoge dwangsom, gebeurd moest zijn.

Andere scènes die in Deventer gefilmd werden waren veel minder destructief. De ontsnapping van generaal-majoor Urquhart toen hij in westelijk Arnhem door de Duitsers omsingeld en van zijn troepen afgesneden werd, nam men ook in Deventer op in een straat die bedrieglijk veel op de locatie in



Boven: Wrakstukken na de echte aanval van het Aufklärungs bataljon van de 9e. Pantserdivisie 'Hohenstauffen' onder leiding van SS-Hauptsturmführer Viktor-Eberhard Gräbner die tijdens de aanval op 18 september sneuvelde. Hij werd in Arnhem begraven maar toen de Duitse gesneuvelden na de oorlog naar het oorlogskerkhof IJsselstein werden overgeplaatst kon hij niet meer geïdentificeerd worden (IWM). Onder: De brug nu.





DE FILM. Boven: Geoffrey Unsworth, opnameleider geeft hier twee mannen instructies voor de aanval met een vlammenwerper (die een straal brandende paraffine produceerde) op de bunker. De vlammenwerper

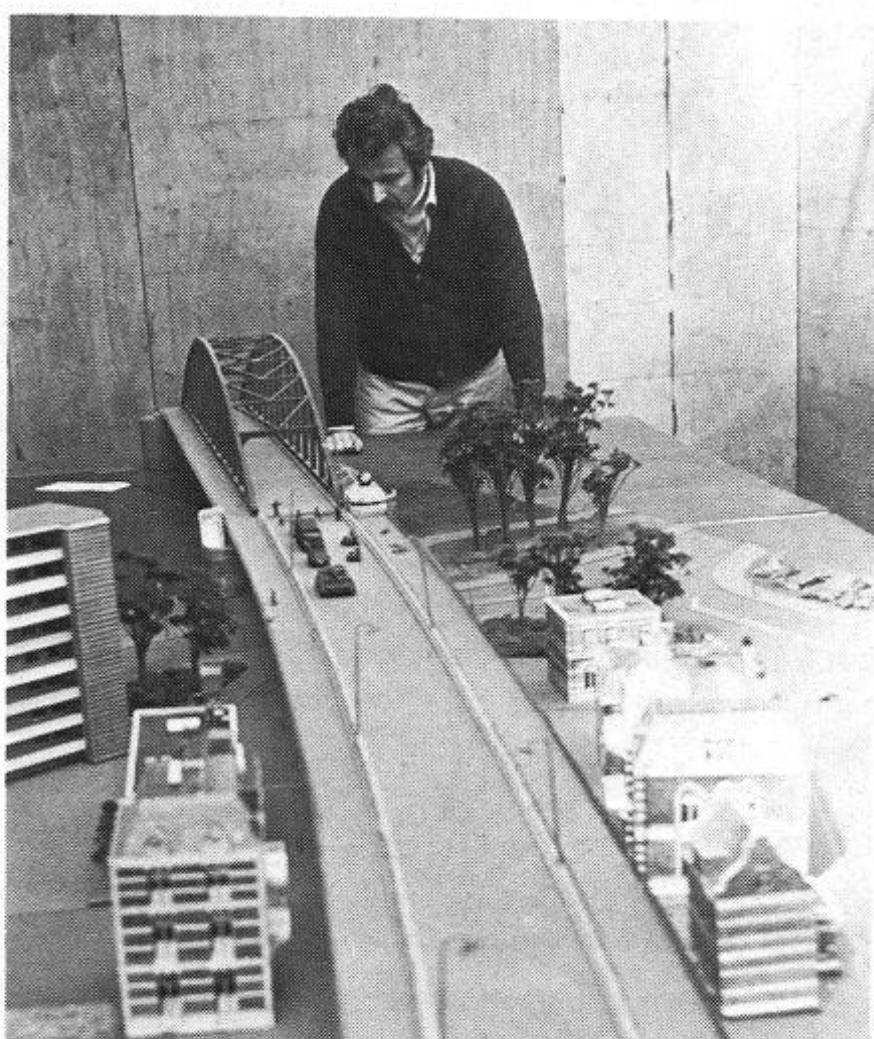


miste waardoor een paar houten munitieketen exploderen en de verf op de brug in brand steken – hier nagebootst door geperforeerde gasleidingen.

Arnhem leek. Op twee zondagen werd op het prachtige marktplein van Deventer gebruikt voor opnamen van de gebeurtenissen in Bourg Leopold in België waar luitenant-generaal Horrocks tussen de rijen jeeps doorreed om de bevelsuitgifte aan zijn officieren te doen voor de komende operatie in een bioscoop. Nog later werd het marktplein gebruikt als Eindhoven waar 1.200 Nederlanders uitgelaten juichen en schreeuwen wanneer de Sherman tanks van 'Joe' Vandeleur hun opmars door de wilde met oranje getooide massa, voortzetten over de 'Straatweg van de dood' – de enige weg naar het noorden. De mensen die als figuranten in deze scène speelden voelden praktisch hetzelfde wat



Boven: Op een parkeerplaats naast de brug in Deventer werden zes huizen nagebouwd. Het rechtse huis fungeerde als het hoofdkwartier van John Frost alhoewel dat in 1944 honderd meter vanaf de brug lag. Onder: Een dramatisch moment waarbij een Nederlandse Leopardtank per ongeluk een deel van een van de huizen stuk rijdt.



Het model van de brug bij Deventer waarbij men de geleidelijke vernieling van de huizen zorgvuldig plande. Links een moderne flat die tijdens de opnamen voor de nodige problemen zorgde.

hun landgenoten in 1944 in Eindhoven voelden, zo realistisch was deze scène. Bij drie gelegenheden moest Deventer een soort van vuurproef ondergaan. In twee opnamen ziet men hoe de commanderende officier van de geneeskundige dienst van de luchtlandingsdivisie en een Hollandse dokter (gespeeld door Laurence Olivier) door de verwoeste straten van Arnhem mee worden genomen naar het Duitse SS-hoofdkwartier, terwijl men in een derde scène Nederlandse burgers bezig ziet barricades op te werpen van puin, vernielde voertuigen en lijken in een wanhopige poging de Duitse opmars van de tanks tegen te





DE FILM. De generaal (Sean Connery) verliet hier het huis no. 88 (in werkelijkheid no. 14) nadat een gevechtspatrouille van de South Staffords een Duitse tank aan had gevallen, een gebeurtenis die ver bezijden de waarheid is.

houden.

Een andere belangrijke locatie lag even buiten Deventer – de ruïne van een uitgebrande villa. De villa was niet bewoond geweest toen het pand gekraakt en door hippies in brand gestoken werd; de gemeente Deventer had het huis gekocht en verhuurde het met het hele terrein aan de filmmaatschappij voor de opnamen. Volgens geruchten zou het daarna plaats moeten maken voor de bouw van een crematorium.

De gevel van het huis werd door de decorbouwers aangepast aan hotel Hartenstein in Oosterbeek. De hal en de eetzaal werden ook hersteld, maar het overige deel van het gebouw bleef een puinhoop en toen de filmmaatschappij klaar was met de opnamen zag het geheel er inderdaad net zo uit als voor de herstelwerkzaamheden.

De villa werd eerst gebruikt voor de opnamen van het hoofdkwartier van veldmaarschalk Model op het moment van de luchtlandingen (in werkelijkheid bevond zijn hoofdkwartier zich 300 meter verderop – in het hotel Tafelberg). Hier werden ook de opnamen gemaakt waarin de steeds slechter wordende situatie van de Luchtlandingsdivisie geschilderd wordt. De film concentreert zich volledig op dit huis en hierdoor zou bij de toeschouwers de indruk gewekt kunnen worden dat de gevechten zich volledig in Oosterbeek op deze omgeving concentreerden en men vindt in de film dan ook niets terug



Boven: DE FILM. Een huis in Deventer werd gebruikt voor de opnamen van het huis in Arnhem waar generaal Urquhart zich verstopte toen hij door Duitsers omsingeld was. Een Nederlandse Leopard-tank is hier als het echte Duitse artilleriestuk gecamoufleerd. **Onder:** De echte Zwarteweg met huis no. 14 in Arnhem.



van de gevechten in de perimeter bij de rivier en bij de kerk van Oosterbeek. Ook heeft men de grote groepen en groepjes gewonden die indertijd overal

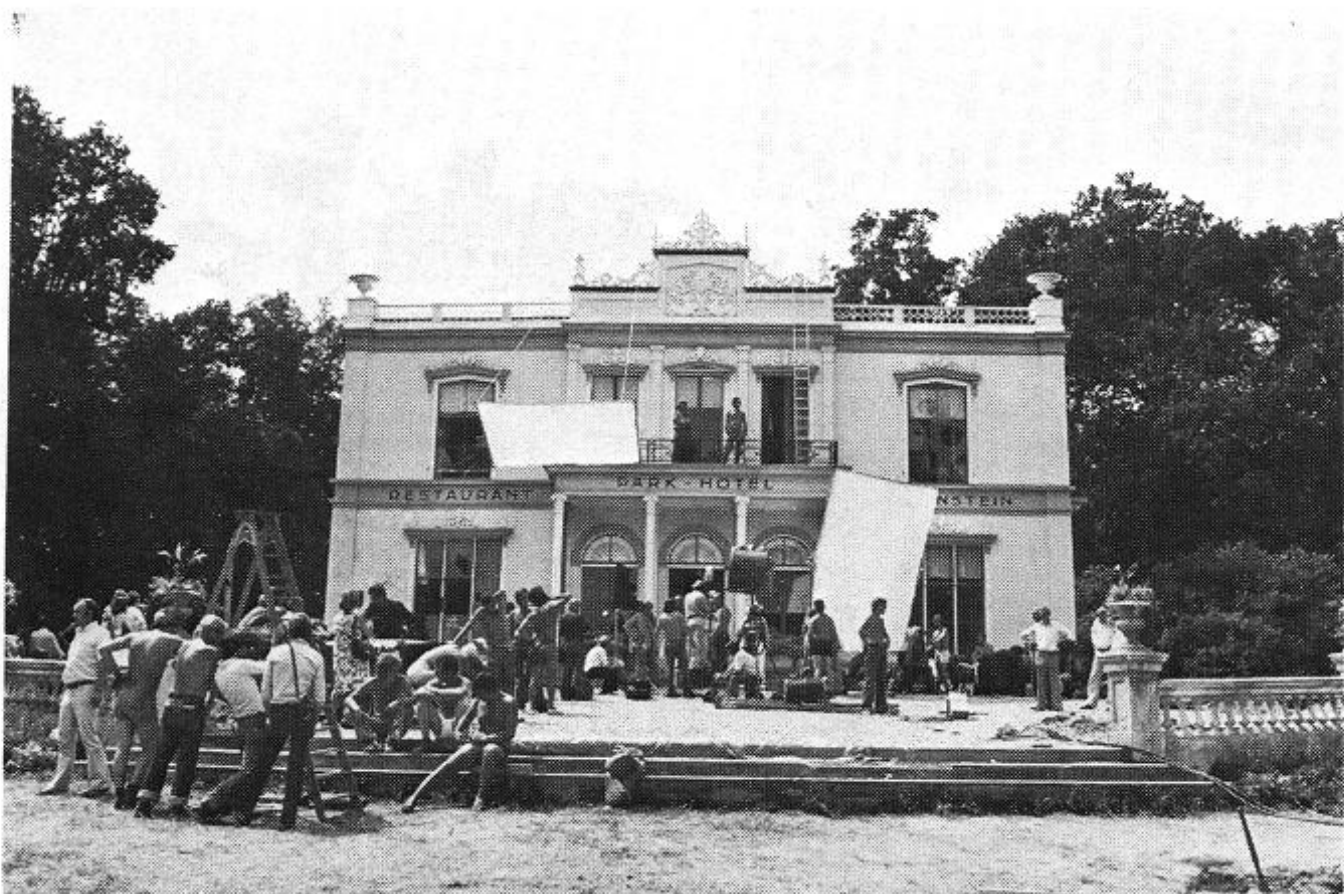
in huizen en hotels behandeld en verzorgd moesten worden weergegeven door alleen maar opnamen te maken van het huis van Kate ter Horst waar,



Zo was het in 1944. Op 29 september fotografeerde sergeant Gee een colonne die Eindhoven verlaat via de Hell's Highway bij de molen van P. van der Linden.



Helaas is deze weg nu compleet veranderd. De molen die in de jaren zestig werd afgebroken stond aan de Vlokhovenseweg. Twee bomen markeren het tracé van de oude weg.



DE FILM. Boven: Het hotel Hartenstein werd opgebouwd bij een uitgebrande villa in de buurt van Deventer waarbij de filmmaatschappij een echt balkon liet bouwen.



Boven: Figuranten worden hier door Roy Button op hun plaats gezet voor een van de laatste opnamen nadat het hotel 'zwaar beschadigd' was.

historisch gezien, slechts een kleiner aantal van de vele gewonden (ongeveer 200) die overal in grote getale in verschillende hotels bijeengebracht werden.

Het Deventer 'Hartenstein' werd ook gebruikt voor de opnamen van de mislukte bevoorradingspogingen. Allereerst liet men bevoorradingsparachutes vanuit hoge hijskranen naar beneden komen waarna deze close-up scènes later gemengd werden met opnamen van echte droppingen die uitgevoerd werden door vier Dakota's van de Deense Luchtmacht en een Dakota voor de dropping boven Hartenstein. Deze Dakota werd gevlogen door de zeer

ervaren piloot John Hawke die in staat bleek om een container op welke plaats dan ook te droppen. Later simuleerde hij een crash door met een rookbom aan een vleugel diverse malen laag over scheurend achter een grote beuk te verdwijnen in een vlammenzee die door de afdeling speciale effecten veroorzaakt werd.

In een recreatiepark enkele kilometers van Deventer bouwde men over een smal meertje een burg die vervolgens vlak voor Elliott Gould die een kolonel van de 101e Luchtlandingsdivisie speelde, werd opgeblazen. Later werden de opnamen van de bouw van een Baileybrug onder zijn toezicht op dezelfde plaats gemaakt (hetgeen historisch on-

juist was. Helaas weigerden de meeste Nederlandse soldaten om hun lange haren te laten knippen, ondanks een beloning van vijftig gulden. Daardoor moest het meeste werk in de film gedaan worden door de officieren, de onderofficieren, de mannen van de APA en de vaste kern van figuranten. Om de operatie wat te vereenvoudigen, zowel in financieel opzicht als met betrekking tot het tijdschema, bouwde men een brug met een lagere classificatie dan eigenlijk vereist was. De brug kon dan ook niet door Sherman tanks gebruikt worden. In de film ziet men echter de spitseenheden van het XXXe Korps over de brug rijden, in feite rammelen er een aantal opgebouwde plastic namaaktanks over de brug.



Links en boven: Soldaten van het 2e South Staffordshire of Gliderpiloten werden hier op 17 september 1944 door sergeant Smith in de Duitse Kampweg in Wolfheze gefotografeerd (IWM).



Links en boven: Mannen van de C-compagnie van het Borderregiment, hebben zich hier bij Hartenstein langs de Van Lennweg ingegraven. Sergeant Smith nam deze foto op 20 september (IWM).

Ook werden er een aantal gevechtsscènes opgenomen op een deel van een Nederlands tankoefengebied in Amersfoort, ongeveer 50 kilometer ten zuid-westen van Deventer. Het merendeel van deze scènes werden door een aparte filmploeg opgenomen die in juli vanuit Engeland naar Nederland kwam. In de eerste scène ziet men de hele pantsercolonne – echte en namaak Sherman-tanks, halfrupsvoertuigen, pantserwagens, verkenningswagens en om het geheel te ondersteunen leverde de Nederlandse cavalerie Leopard- en AMX-tanks die gecamoufleerd op de achtergrond meefigureerden. De eerste gevechtsacties tijdens de opmars werden door de afdeling speciale effecten prachtig nagebootst door een groot aantal explosies, terwijl deze opnamen gemengd werden met de opnamen van een Nederlandse 25-ponder in actie op een artillerieschietbaan op de Veluwe. De spitseenheid, de Irish Guards, stuitten al snel op een hevige Duitse tegenstand die de opmarsweg naar het noorden blokkeerden totdat zij opgeruimd werden door Typhoons van de R.A.F. die in de film in feite aangepaste Harvards waren en die speciale bommen wierpen die gemaakt waren van brandblussers. Brigade-generaal 'Joe' Vandeleur was persoonlijk aanwezig bij de opnamen die gemaakt werden op deze lange, hete, stoffige dagen. Hij zag Michael Caine zijn rol van commanderend officier van de Irish Guards spelen.

De scènes in de droppings- en landingsgebieden werden op de Ginkelsche Heide bij Ede opgenomen, die in feite in 1944 de landingszone van de 4e Parachutistenbrigade was geweest. Op drie van de heetste dagen van een hete zomer waren ongeveer 500 figuranten en 200 filmmensen bezig, hevig zwetend op de hete heide, met de opnamen van de aankomst van overste John Frost in zijn verzamelgebied. Een paar dagen later maakte men op een ander deel van de heide de opnamen van het uitladen van de gliders en vervolgens de opmars van de parachutisten die aangemoedigd werden door psychisch gestoorde mensen die uit een gebombardeerd psychiatrisch centrum in Wolfheze ontsnapt waren. In een snel georganiseerde commandopost ziet men vervolgens hoe generaal-majoor Urquhart de eerste tegenslagen moet verwerken wanneer hij merkt dat de radioverbindingen niet werken en dat de meeste jeeps van de verkenningsseenheden niet gearriveerd zijn. Alhoewel het oorspronkelijk de bedoeling was geweest om de landingsscènes van de parachutisten ook op de Ginkelsche Heide op te nemen, bleek al spoedig dat dit erg moeilijk zou zijn: in de eerste plaats liep er een nieuwe autobaan vlak onder de aanvliegroute waar men het verkeer niet kon stilleggen terwijl de landingszones in de tweede plaats via allerlei weggetjes en wegen door de nieuwsgierige menigte bereikt kon worden en dit de opnamen volledig zou kunnen verpesten. De landingszone



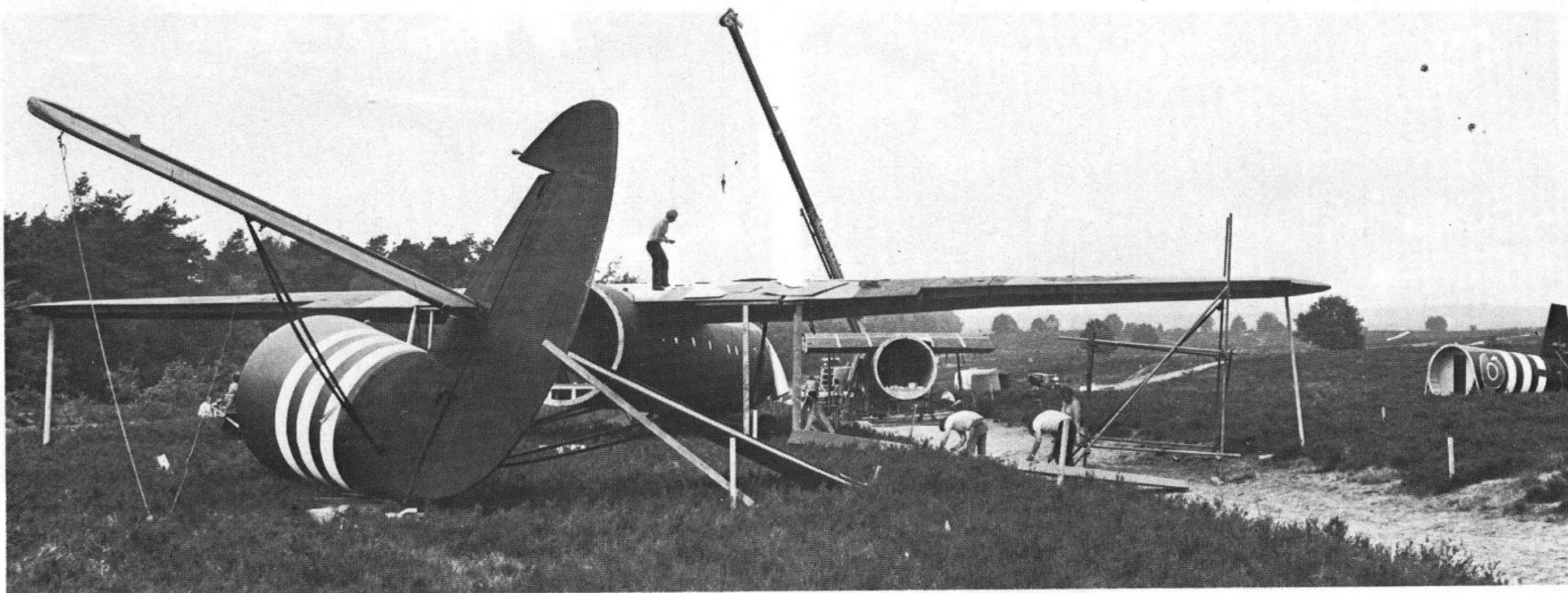
Boven: Dit is in zoverre een echte brug dat deze Bailey-brug een 30-tons Sherman kon dragen. Deze brug figureerde als de Klasse 40 brug die op 18 en 19 september binnen elf uur bij Son door het 14e Veldgenie gebouwd werd. **Onder:** Michael Caine met de echte 'Joe Vandeleur'.

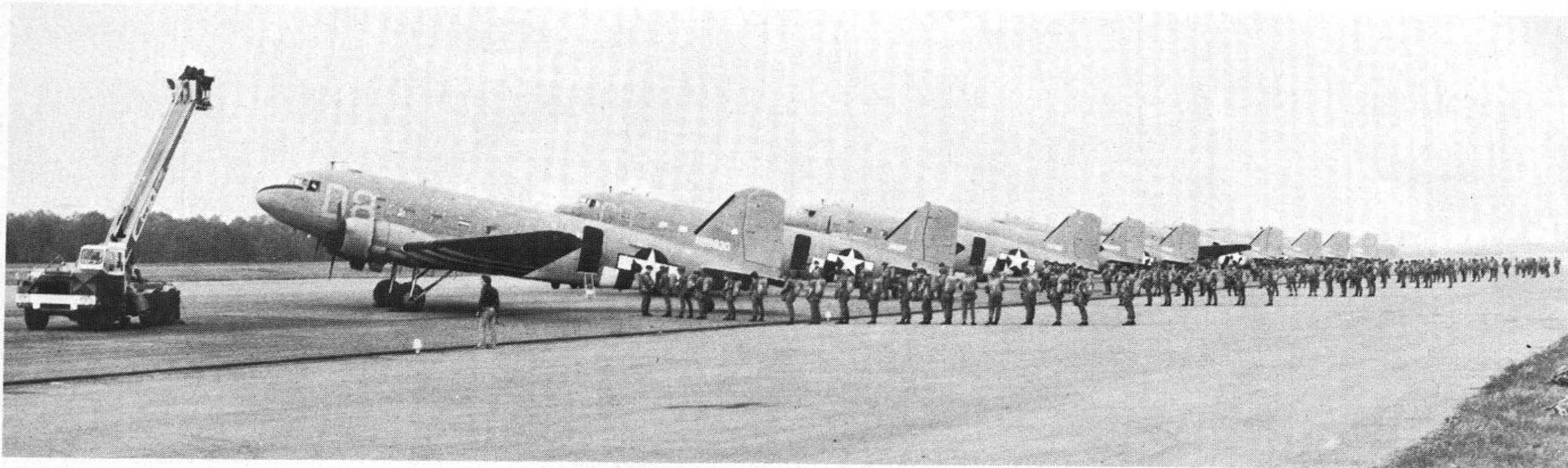


wordt elk jaar gebruikt bij herdenkingsprongen van het 10e Para (TAVR) waarbij meer dan 50.000 (!) toeschouwers komen kijken. Men was van plan om de eerste dropping volledig vanuit de lucht op te nemen; vandaar dat het zo belangrijk was dat er op de grond niets te ontdekken viel dat niet in het

filmbeeld paste. Met behulp van Wing Commander Mike Jenkins, commandant van het R.A.F.-team dat voor de veiligheid verantwoordelijk was, vond

De replica's van de gliders worden hier op een hoek van de Ginkelsche Heide gebouwd, de droppingszone op de eerste dag.





men tenslotte een droppingzone op de Speulderheide, ongeveer 20 kilometer verder. Hier waren veel minder moderne 'storende' elementen op de grond die bovendien eenvoudiger te camoufleren vielen.

De scènes met de parachutisten werden in september opgenomen, niet omdat dat ook de periode was geweest waarin de parachutisten in 1944 waren gesprongen, maar omdat dat toevallig de enige periode was waarin men de beschikking over de Britse parachutisten had.

Het 1e Bataljon van het Parachutistenregiment dat net vanuit Berlijn was teruggekeerd, zou naar Cyprus worden overgevlogen als eenheid voor de Verenigde Naties. Oefening New Market/Gulls Wing werd als een goede oefening door het ministerie van Defensie goedgekeurd en 350 officieren en manschappen werden op de basis Aldershot bij het Luchtvaartmuseum vertrouwd gemaakt met de Dakota voordat zij met een chartervliegtuig naar Nederland werden gevlogen. Ze werden op de vliegbasis Deelen gelegd om vijfmaal voor de filmopnamen een parachutesprong uit te voeren hetgeen tevens een goede oefengelegenheid was. Voordat het echter zover was gekomen had een team van de R.A.F. in de lente en de zomer een uitgebreide studie gemaakt over de veiligheids- en de technische aspecten van het ombouwen van C-47 civiele vliegtuigen. Dit mag een beetje overbodig lijken aangezien men precies weet wat de C-47 doet en kan, terwijl hij bovendien nog steeds gebruikt wordt voor parachutedroppingen, maar de Dakota's die men kon gebruiken waren nogal verschillend en wat belangrijker was, de moderne PX parachutes waren niet vrijgegeven om te gebruiken in dit type vliegtuig. In Engeland werden zodra het eerste toestel beschikbaar was oefenpoppen naar



buiten gegooid waarna R.A.F. instructeurs een aantal echte sprongen maakten. In eerste instantie waren er wel een paar incidenten met parachutes die de staart van het vliegtuig raakten, maar dit probleem werd vrij snel opgelost. Oorspronkelijk was men ervan uitgegaan dat men 12 C-47's zou kunnen huren of kopen, maar in praktijk bleek dit een moeilijke aangelegenheid.

Uiterst boven en boven: Soldaten van het tegenwoordige 1e Parachutistenbataljon wordt hier gedemonstreerd wat zij moeten doen.

Uiteindelijk had men 11 vliegtuigen bij elkaar gescharreld uit heel de wereld, inclusief vier civiele toestellen: twee behoorlijk versleten toestellen van Air Djibouti en twee uit een ex-Portugese kolonie in



Links: Wing Commander Mike Jenkins, leider van de parachutisten van de R.A.F. die bij de film werden ingezet. Boven: Twee Dakota's bij het begin van de dropping boven de Speulder Heide.





Afrika, die weer in militaire kleuren gespoten moesten worden. De andere zeven waren militaire toestellen die een bemanning hadden die ervaren was in het droppen van parachutisten, drie van de Deense Luchtmacht en vier van de Finse Luchtmacht. Aan deze toestellen hoefde men niet zoveel te doen, de springinstallatie moest aangepast worden, een nieuw verfje, nieuwe nummers en verwisselbare R.A.F. en U.S.A.A.C. herkenningstekens. Helaas koos men verkeerde kleuren, een zandkleur in plaats van het olijfgroen waarin alle toestellen indertijd gespoten waren. Men deed dit echter om de vliegtuigen meer zichtbaar te maken tegen de donkere achtergrond van de heide.

De bemanningen werden door het speciale R.A.F.-team ingewijd in de parachutetechnieken waarna men begon met het oefenen van het formatievliegen zoals de vliegtuigen drie aan drie in 1944 in eenheden van negen hadden gedaan. Dit lukte echter niet in de korte tijd die men beschikbaar had en men koos daarom voor een wat veiliger formatie. Verschillende vliegtuigen hadden camera's aan boord in de koepel, onder de buik, aan de vleugelen in de cockpit. Cameraman Robin Brown kon op die manier een aantal prachtige close-ups van springende parachutisten maken. Andere camera's werden in een helicopter aangebracht die vlakbij de droppingszone vloog, terwijl men ook camera's in een Aztec gemonteerd had die meestal achter of boven de formatie meevloog.

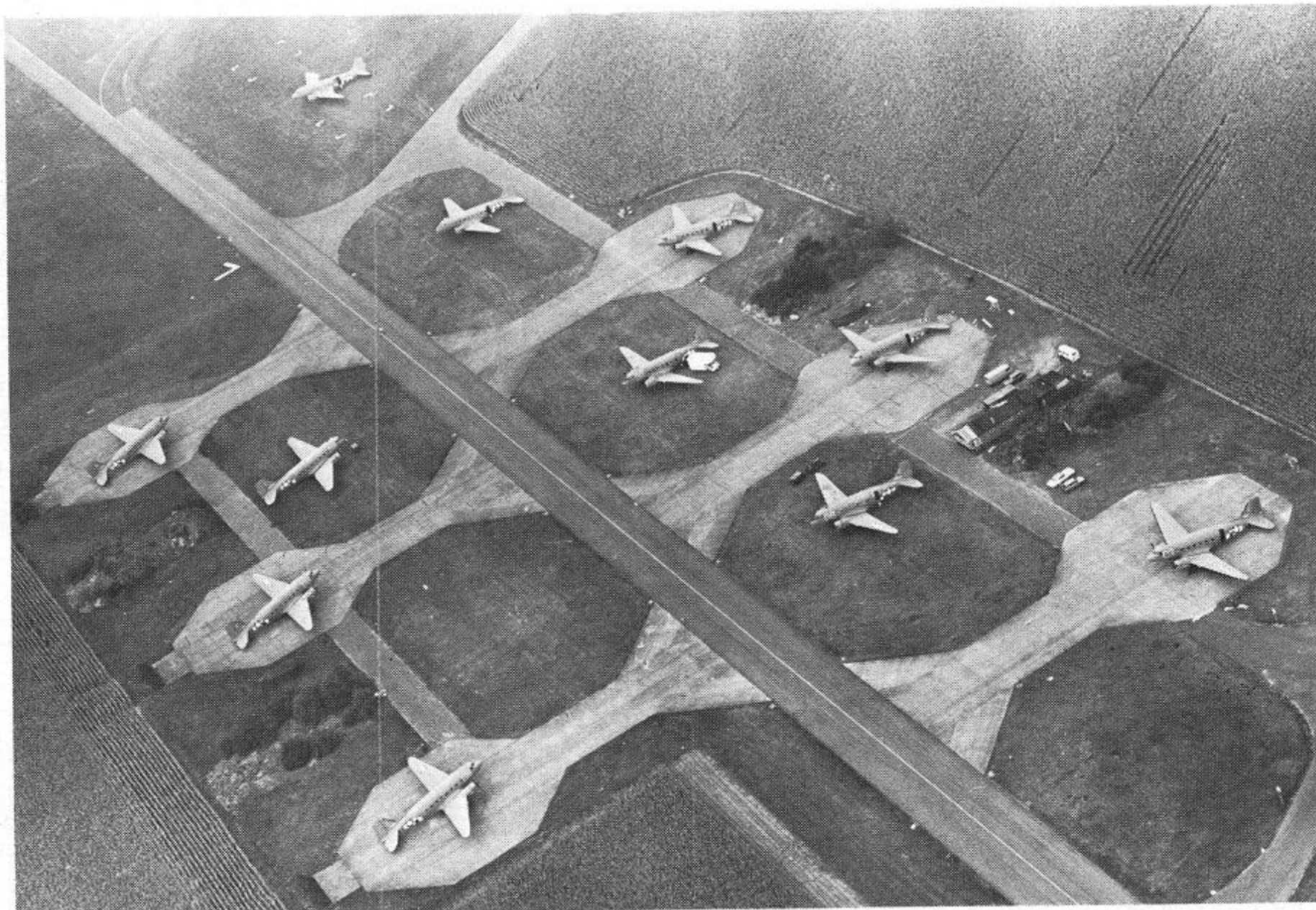
De grootste moeilijkheid was echter om deze luchttopnames massaal te laten lijken. Van elf Dakota's, soms maar negen wanneer er weer twee onbruikbaar waren en gerepareerd moesten worden, moest een massale luchtvloot gemaakt worden zoals die in 1944 boven Nederland geopereerd had. Dit werd achteraf in de studio gedaan door verschillende opnamen te mengen waardoor het inderdaad lijkt alsof er een gigantische luchtvloot overvliegt. Dit was het werk van Wally Veevers.

Het Parachutistenregiment maakte een oefensprong – de eerste vanuit een Dakota – waarbij in aparte formaties gesprongen werd terwijl men deze sprongen ook als oefening voor de cameramensen opnam. De film werd vervolgens door John Hawke in zijn Aztec in gezelschap van Richard Attenborough en Geoffrey Unsworth naar Londen overgevlogen om de film- en vliegprocedure te bekijken om te zien of er nog wijzigingen in de schema's aangebracht moesten worden.

Na een dag van vergaderen en voorbespreken brak dan eindelijk het moment aan dat men met de echte opnamen kon beginnen. Op dit moment leek het weer dat al vijf maanden zo gunstig was geweest, roet in het eten te gaan gooien. Alhoewel het weer goed was met weinig wind, condities die de parachutisten nodig hadden, was het erg heilig met een dun wolkendek waardoor de piloten een slecht uitzicht en de cameramensen te weinig licht hadden. De meteorologische dienst van de R.A.F. moest het beslissende woord uitspreken – wanneer moest men springen? Voor wat betreft de militairen kon men de sprong nog wel uitstellen omdat die de hele operatie als een oefening uitvoerden, de filmmaatschappij had echter grotere problemen, aangezien het hele tijd- en organisatie-schema in de war kon raken. Het grootste probleem vormden de 500 figuranten die parachutisten moesten uitbeelden die al geland waren. Aangezien zij overal vandaan kwamen en zes uur voor de landing van kleding en uitrusting voorzien moesten worden, moest men hen tenminste uiterlijk één dag voor de operatie kunnen oproepen; aangezien de rekening voor deze éne dag ongeveer £ 50.000 zou bedragen, was het duidelijk dat deze beslissing niet lichtvaardig genomen kon worden.

Na een spannende week werden er nog eens vier sprongen op volledige sterkte met succes uitge-

Rechts: De echte luchtvloot die hier in de bekende V-formatie vliegt (die in de film niet nagebootst kon worden) werd hier boven Geheel in België gefotografeerd.



Boven: Attenborough was blijkbaar niet tevreden met alleen een privé-legertje; hier staat zijn privé-luchtmacht. De elf Dakota's die hier verspreid staan op de basis Deelen, ten noorden van Arnhem.



Boven: Een van de elf grondcamera's die gecamoufleerd in de droppingszones werden opgesteld. Deze camera stond aan het einde van de invliegroute van de vliegtuigen.





Boven: DE FILM. De dropping zoals die er vanaf de grond uitzag. Rechts: Droppingzone X bij de Jonkershoeve op 17 september 1944 (IWM). Onder: Hetzelfde gebied, praktisch onveranderd, even ten westen van Wolfheze.

voerd. Wanneer men in ogeschouw neemt dat de soldaten pas tien dagen tevoren waren gearriveerd en dat met de toestellen uit alle delen van de wereld bij elkaar had moeten halen en dat de vliegtuigbemanningen niet geoefend waren in parachutedroppingen en formatievliegen – mag dit toch als een grote prestatie worden beschouwd. Er vielen bovendien bij de droppingen slechts vijf gewonden die snel uit het ziekenhuis konden worden ontslagen. (Pijnlijk voor een andere parachutist was het feit dat hij 85 dagen celstraf kreeg omdat hij op het laatste moment weigerde te springen).

Veel oude parachutisten zullen ongetwijfeld opmerken dat de parachutisten met andere parachutes en uitrusting sprongen dan zij indertijd in 1944, dit werd om veiligheidsredenen gedaan. Om de droppingen een massaal karakter te geven werden op de grond ongeveer 4 à 500 figuranten gebruikt. Deze figuranten werden in groepjes van vijftien man verdeeld onder leiding van een APA-man. Het was de bedoeling dat zij opereerden alsof zij net geland waren en op weg waren naar de verschillende verzamelpunten die met gekleurde rookgranaten gemarkeerd waren. In het begin renden deze mannen voor de camera's langs alsof het een wedstrijd betrof ondanks het feit dat men hen verteld had dat zij zich moesten voortbewegen alsof zij een zware uitrusting meestorsten, maar naarmate de hete zomerdag ouder werd, bekoelde hun enthousiasme aanzienlijk en begon het meer op de werkelijkheid te lijken.

De luchtmachtbasis Deelen, zeven kilometer ten noorden van Arnhem, werd ook voor vele opnamen gebruikt. In 1944 was dit een zwaar verdedigde Duitse basis en het was de bedoeling dat de Britse luchtlandingstroepen deze basis zouden veroveren om de 52e Lowlanddivisie de kans te bieden veilig te landen waarna de basis voor bevoorradingen gebruikt zou gaan worden. Nu is Deelen een helikopterbasis en worden de start- en landingsbanen uiteraard niet meer gebruikt. In een hoek van de basis werd een tentenkamp opgezet waar de gliders in elkaar werden gezet voor de opnamen van het vertrek van de gliders vanuit Engeland. Dit





Boven: De realistische scènes die op de vliegbasis Deelen werden opgenomen. Onder: Neil Williams, een bekende Engelse stuntvlieger, vliegt hier de Spitfire F.IX (MH434) G-ASJV tijdens de opname van een verkenningvlucht ten noorden van Arnhem. De jongen op de fiets wordt gespeeld door Eric van 't Wout.

gebeurde nadat men de landingsscènes al had opgenomen! In augustus begonnen de Dakota's te arriveren, terwijl er ook vier Harvards en een Auster arriveerden. Men maakte opnamen van de parachutisten die aan boord van de vliegtuigen gingen en eindeloze opnamen van het wegtaxiën en starten van de vliegtuigen wekten de indruk alsof er een reusachtige luchtvloot de lucht in ging. Op de film ziet men ook de opnamen van de gliders die achter de vliegtuigen meegesleept worden en het lucht-ruim kiezen, dit zijn echter allemaal trucopnamen aangezien de gliders niet luchtwaardig waren.

Een andere locatie vormde de brug bij Nijmegen over de Waal. Alhoewel deze brug, een van de grootste in Europa, een belangrijk verkeers-knooppunt is, werd het scheepvaart- en het weg-verkeer voor bepaalde korte perioden geheel stilgelegd. Dit gebeurde op zondagen op een erg vroeg tijdstip. De eerste opname die gemaakt werd



Harvards die met verf zijn bijgewerkt om op Typhoons te lijken.



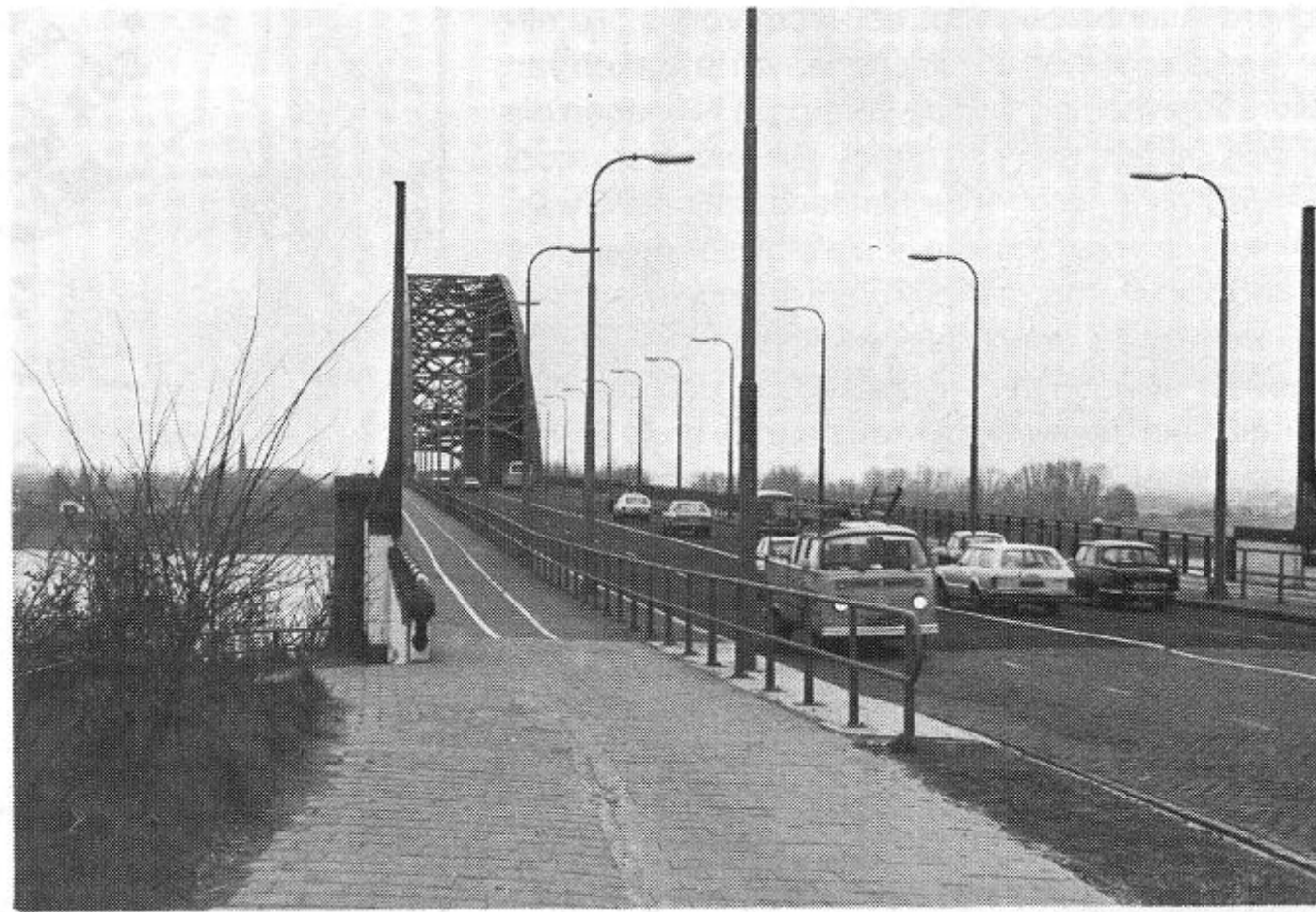


Boven: DE FILM. Leopard/Panthers steken de brug over bij Nijmegen om de stad te versterken. Rechts: 1944. De foto die sergeant Midgley op 21 september op de brug maakte – in de goot een dode Duitse soldaat (IWM).

was de aanvoer van Duitse versterkingen over de brug in de richting van Arnhem. Hiervoor werden alle beschikbare Duitse voertuigen, acht Nederlandse AMX-houwitseren en 400 figuranten ingezet. Dit vereiste praktisch een militair operatieplan om vanuit Deventer de gehele eenheid op tijd op de uitgangspunten te manoeuvreren bij het aanblijven van de dag. Wij konden de brug slechts gedurende een uur gebruiken maar het lukte ons om in die beschikbare tijd de hele colonne drie keer over de brug te krijgen en die via een rotonde aan de andere kant van de brug weer om te draaien. Niets vermoedende toeristen die in de kleine pauzes werden doorgelaten over de brug moeten wel raar hebben opgekeken bij het zien van al die Duitse tanks en soldaten die langs de weg lagen. De brug werd nog twee keer voor opnamen ge-



Dit was het beeld in 1944. De Pantserdivisie van de Guards passeren een aan flarden geschoten Duitse Wehrmachtbus.



Hier schoten wij op een modernere Duitse wagen. Deze keer schoten wij echter alleen maar een plaatje.



Boven: DE FILM. Soldaten van het 504e Gevechtsregiment van brigade-generaal James Gavin staan hier gereed om een aanval over de Rijn uit te voeren. De opnamen vonden plaats 5 kilometer stroomopwaarts van de werkelijke plaats. Deze foto werd in april 1977 gemaakt.

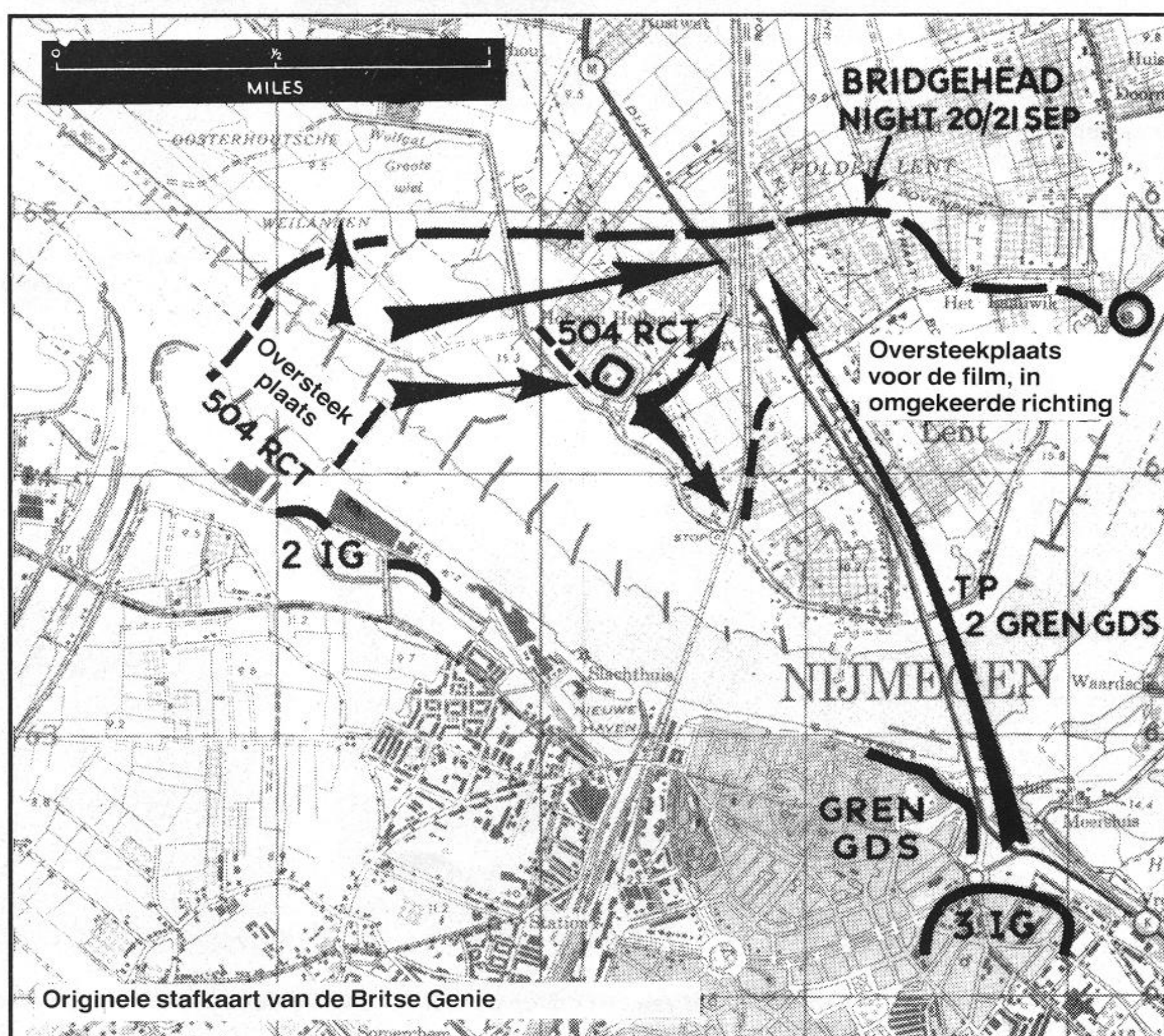
bruikt om de verovering door de Amerikaanse luchtlantingstroepen te filmen.

Deze scène veroorzaakte nogal wat opschudding en bracht de Engelse pers in beroering. De scenario-schrijver had zich om de rol van Robert Redford een wat zwaarder karakter te geven, een paar vrijheden gepermitteerd waardoor de indruk gewekt zou worden dat de brug door de Amerikanen veroverd zou zijn waarna zij de Pantserdivisie van de Guards doortocht konden verlenen.

In werkelijkheid voerde het 504e Regiment van de 82e Luchtlantingsdivisie een van de moedigste aanvallen uit W.O. II uit door de brede, snel stromende rivier anderhalve kilometer ten westen van de spoorbrug over te steken, een Nederlands fort te veroveren en vervolgens de spoorbrug te bezetten. Een tankeenheid van de Grenadier Guards voerde onder leiding van sergeant P. T. Robinson een bestorming uit op de grote verkeersbrug waarbij zij op zware tegenstand stuitte, maar er toch in slaagde 1.500 meter ten noorden van de brug contact te maken met de Amerikanen.

Op aandrang van alle militaire adviseurs besloot Richard Attenborough tot een compromis. Te elfder ure besloot men om ook opnamen te maken van de straatgevechten van de Guards in Nijmegen die op weg waren naar de brug. Dit was een mooi voorbeeld hoe flexibel de filmenheid in feite was. Men huurde voor twee uur een pleintje bij de rivier af dat men volstortte met puin, brandende vrachtauto's, verborgen kanonnen en lijken. Men filmde ongeveer 100 Britse en Duitse soldaten die zich over dit plein een weg vochten naar de brug. Bij het laatste bevel 'Cut!' begonnen de mannen van de maatschappij meteen met de opruimingswerkzaamheden om het plein weer in zijn oude staat te herstellen.

Tijdens de opnamen, verscheen er op het balkon van een van de huizen een slaperige Nederlander die eens een kijkje kwam nemen wat er allemaal aan de hand was. Hij keek in zijn voortuin waar hij twee Duitse soldaten over een mitrailleur zag liggen. Bliksemsnel draaide hij zich om, sloeg de deur met een knal dicht en trok de gordijnen naar beneden. Hij dacht waarschijnlijk dat hij een nachtmerrie had!





(Sir Richard Attenborough legde tijdens de persconferentie voor de première van de film uit dat de opnamen van de acties bij de spoorbrug en de verkeersbrug werden samengevoegd. En de scène waarin Robert Redford de Britse tanks de brug laat oversteken, de scène die alle opwindung veroorzaakte, komt in de uiteindelijke filmversie zelfs helemaal niet voor! Hij was van mening dat de kritieken eigenlijk niet helemaal fair waren geweest omdat de film per slot van rekening nog helemaal niet klaar was en ook niemand de complete film had gezien.)

De scène waarin Cook de rivier oversteekt werd drie kilometer stroomopwaarts van de verkeersbrug opgenomen, in plaats van anderhalve kilometer stroomafwaarts van de spoorbrug en dan ook nog in de verkeerde richting, van noord naar zuid. Dit was in verband met de geschiktheid van de locaties noodzakelijk; het zullen waarschijnlijk maar weinigen zijn die op zullen merken dat het rivierwater de verkeerde kant op stroomt!

In 1944 was deze oversteek een dramatische, zeer dappere onderneming geweest waarbij meer dan de helft van het spitsbataljon door vijandelijk vuur of door verdrinking om het leven kwam. Er waren slechts 32 canvas aanvalsbotten en maar een beperkt aantal peddels beschikbaar voor de oversteek van deze snel stromende rivier onder zwaar vijandelijk vuur. In 1976 was de onderneming nog tamelijk gevaarlijk, alhoewel de aanvalsbotten nu met buitenboordmotoren waren uitgerust midden achter de boten om het peddelen met peddels en

DE FILM. De aanvalsbotten, voortgestuwd door buitenboordmotoren, worden hier de Rijn ingeduwd.



DE FILM. Robert Redford (met de gestreepte helm) leidt hier als majoor Julian Cook, de aanval op de noordelijke oprit van de brug.

geweerkolven te ondersteunen. Ondanks verschillende oversteken en landingen vielen er wonderlijk genoeg geen ongelukken. De voortdurende stroom vaartuigen moest verschillende malen voor bepaalde periodes tegen worden gehouden – iets wat veel moeilijker was dan het tegenhouden van

verkeer op een weg. De filmeenheid had haar hoofdkwartier in een gastvrij café gevestigd dat verschrikkelijk goede zaken deed in de wachttijden en door het verstrekken van warme en sterke dranken aan de vermoeide, doorweekte mannen die in de film optraden.



Links en boven: 1944. De echte soldaten van de 82e Luchtlandingsdivisie passeren het graf van een Amerikaanse soldaat in de berm van de St. Canisius Singel bij hun intocht van Nijmegen vanuit het zuiden.

Een van de mooiste locaties bevond zich in Bronkhorst, een prachtig dorpje een paar kilometers ten zuiden van Zutphen, waar men voortreffelijke replica's van de kerk van Oosterbeek en een buitenhuis met een tuin dat het huis van Kate ter Horst moest voorstellen, had gebouwd. Kate ter Horst bezocht samen met haar man de opnamen in Bronkhorst. Haar echtgenoot vertelde hoe hij na de gevechten samen met een vriend naar het huis terugkeerde en daar 64 parachutisten had begraven die aan hun verwondingen waren bezweken in hun huis dat als een noodhospitaal dienst had gedaan.

Een afgesloten meander van de rivier de IJssel was een uitstekend geschikte plaats voor de scènes van de rivieroversteken op te nemen – de mislukte poging van generaal-majoor Sosabowski, de poging van andere Poolse eenheden om de Rijn over te steken om de luchtlandingsdivisie te hulp te komen en tenslotte de terugtocht van generaal-majoor Urquhart en de overlevenden van zijn divisie. Drie nevelige natte nachten lang was men met deze laatste opnamen bezig, temeer daar men met regenmachines moest werken. De regenmachines en de plaatselijke brandweer ervoor dat iedereen de hele nacht door doornat bleef, terwijl de 500 figuranten samen met Sean Connery voor elke opname weer door de regisseur uitgenodigd werden onder deze douche plaats te nemen.

Close-up opnamen van de Poolse oversteek en die van Cook over de Waal werden gemaakt in een speciaal aangelegd reservoir in een Nederlands oefenkamp aan de IJssel bij Deventer.

Een aantal huizen in de buurt van Deventer werden ingericht als hoofdkwartieren of kleedkamers voor de verschillende legers. Dat waren meestal gastvrije eigenaars die de filmaatschappij toestonden gedurende een paar uur met kabels, lampen, camera's, voertuigen, caravans en tenten op hun grondgebied neer te strijken. Een zeer efficiënte schoonmaak- en reparatieploeg zorgde er na de opnamen altijd voor dat de rommel werd opgeruimd en dat alle schade die aan huizen of tuinen veroorzaakt was, gerepareerd werd.

Tijdens de Bank-Holiday kon de filmploeg genieten van een vierdaags verlof, hetgeen de mannen ook wel verdiend hadden. Gedurende 4½ maand filmen, zonder praktisch een dag verlof had men elke dag in een keihard tempo moeten werken en de mannen waren dan ook bijna aan het eind van hun krachten. Desondanks verliep alles precies volgens het tijdschema – een bijna onmogelijke taak bij zo'n overladen en gecompliceerd programma. Dit alles was alleen mogelijk geweest door het persoonlijke leiderschap van Sir Richard Attenborough, de goede sfeer onder alle acteurs, filmers en figuranten én het prachtige weer van de zomer van 1976.

Onder: 1944. Een foto van sergeant Gee van de brug bij Grave die door de 82e Luchtlandingsdivisie intact in handen werd gekregen (IWM). Rechtsonder: DE FILM. Dezelfde brug met een Bedford QL en een Fordson WOT 6.



Boven: De 'Oosterbeekse kerk en pastorie' die bij het dorpje Bronkhorst bij Deventer werden nagebouwd om vervolgens weer langzaam in een puinhoop te worden veranderd.



Boven: Het waterreservoir – let rechts op de foto op de buitenboordmotoren die gebruikt werden om een golfslag te veroorzaken in het bassin.

**'40~'45
TOEN & NU**

**WRAKKEN-
BERGING**



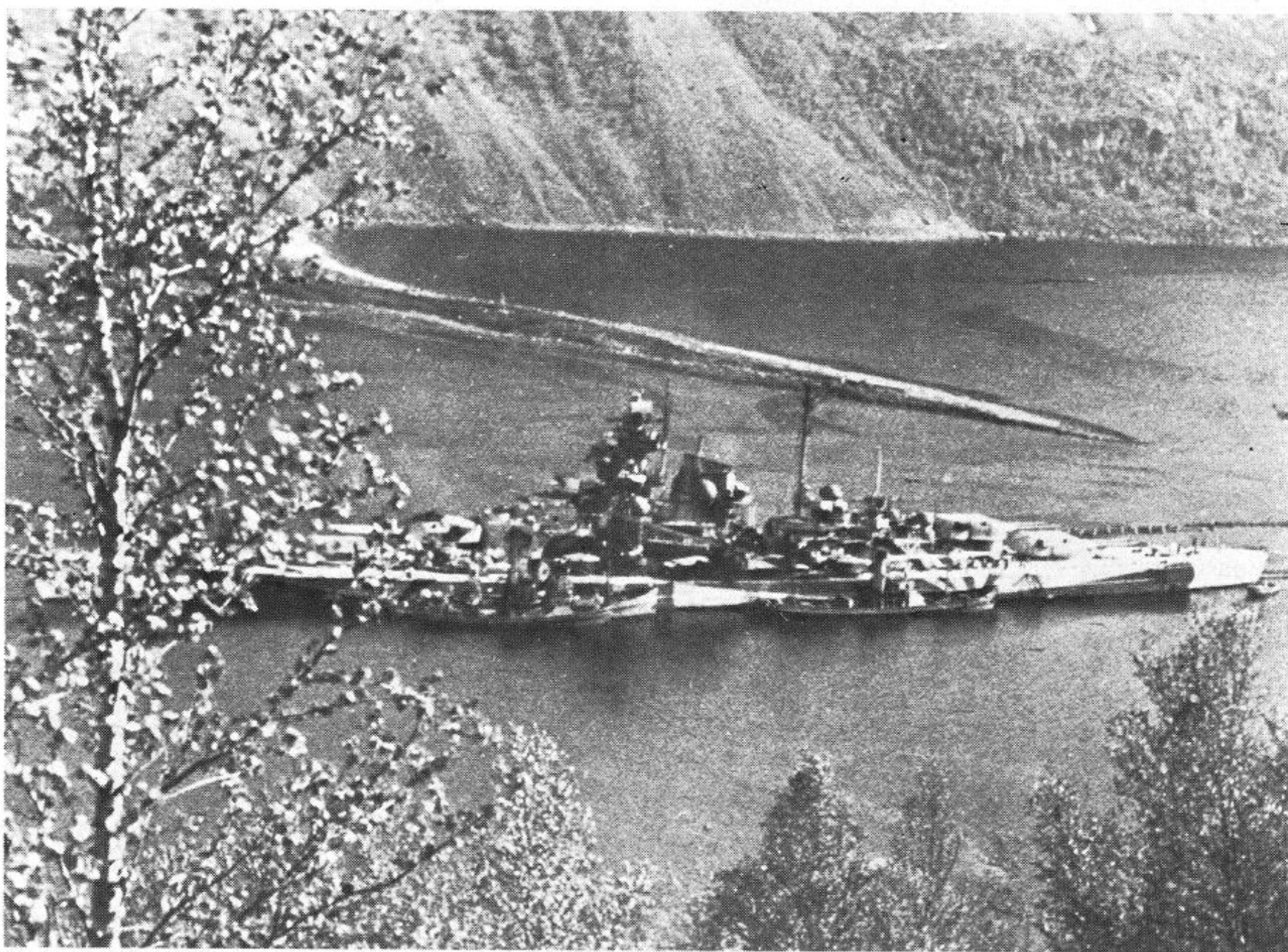
DE SPEURTOCHT NAAR DE X5

Peter Cornish, nationale coach van de Britse Onderwaterclub, afdeling oost-Engeland, is voor de geregelde lezers van *Toen & Nu* beslist geen onbekende. Wij hebben al artikelen geschreven over twee eerdere beringsacties en presenteren onze lezers in dit artikel een verslag van de meest omvattende bergingsoperatie die hem in totaal bijna meer dan vier jaar van zijn tijd heeft gekost. Het betreft in dit geval de speurtocht naar de ongelukkige Britse 2-mansduikboten die tijdens W.O. II het Duitse slagschip Tirpitz in het Altenfjord in Noorwegen aan moesten vallen, een missie waarvan er geen een terugkeerde. Hier volgt zijn verhaal over de speurtocht van een van deze duikboten die na de actie in september 1943 niet meer terugkeerde – de X5.

Sinds de voorbereidingen voor de berging van de XE8 (zie *T & N* nr. 2) was ik zeer geïnteresseerd geweest in toekomstige mogelijkheden om te duiken in Altenfjord waar indertijd de *Tirpitz* had gelegen. Met dit gegeven in mijn achterhoofd had ik de Marine-attaché op de Britse ambassade in Oslo benaderd om te onderzoeken of ik toestemming zou kunnen krijgen om in het fjord te gaan duiken. Commodore Croft beantwoordde in november 1971 mijn brief en schreef mij dat het Noorse Ministerie van Defensie in principe geen bezwaar had.

De operatie 'Source' had zich hier aan het einde van het Kaafjord in Altenfjord afgespeeld op 22 september 1943. Het plan behelsde een aanval op de drie konvooien naar Rusland in de Atlantische Oceaan te kunnen aanvallen. Het waren de slagschepen *Lützow*, *Scharnhorst* en de *Tirpitz*. De zes 2-mansduikboten, de *HMS X5*, *X6*, *X7*, *X8*, *X9* en de *X-10* zouden deze schepen tussen 20 en 25 september 1943 aanvallen op het moment dat de maan nog juist voldoende licht zou geven om het navigeren door de fjorden mogelijk te maken.

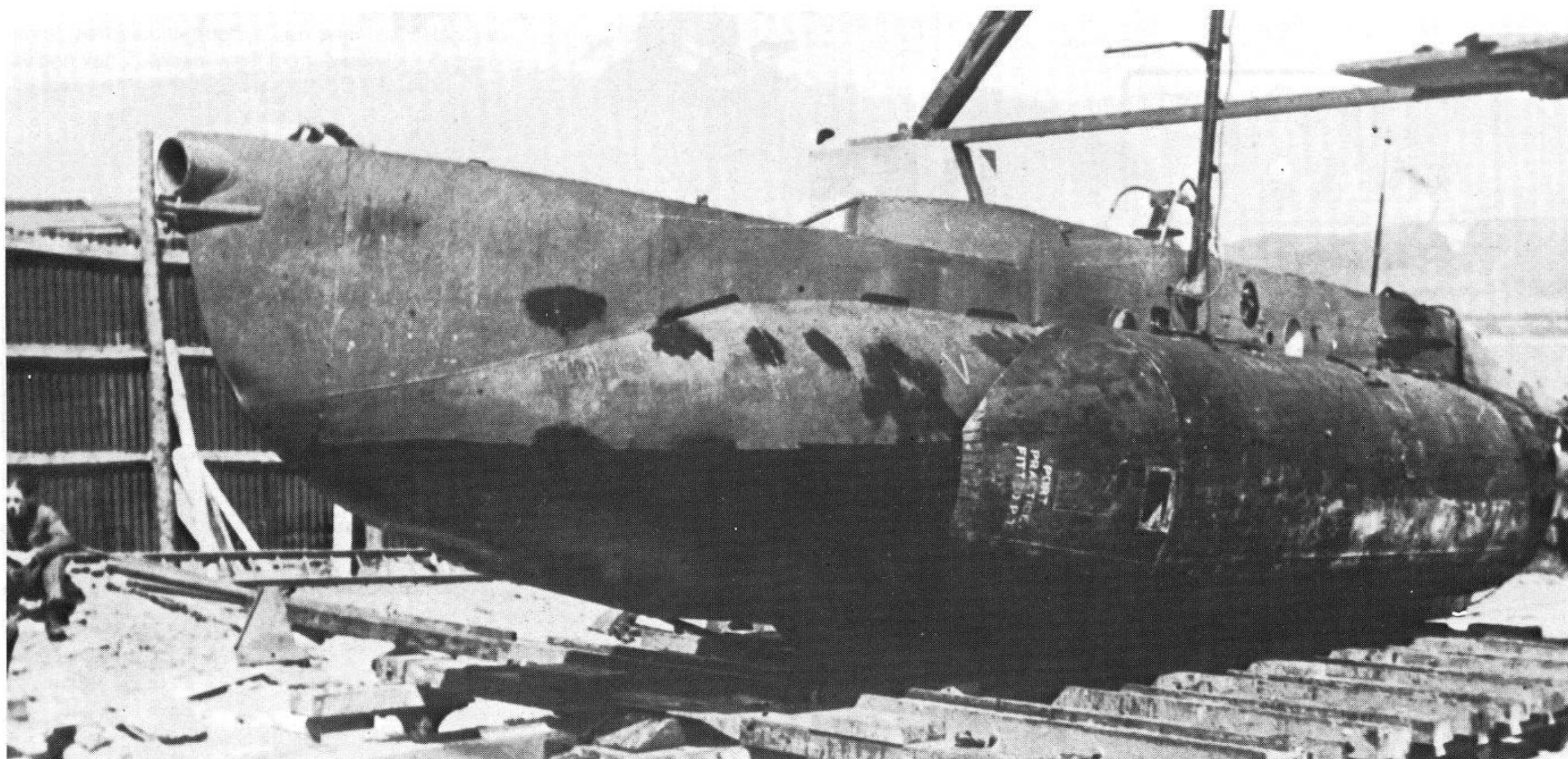
Tijdens het transport van de duikbootjes via de Noordzee naar Noorwegen werden zij afwisselend



Uiterst boven: Het rustige Kaafjord in het noorden van Noorwegen, het toneel van de aanval op Duitse 45.000 tons- slagschip, de *Tirpitz*, die op 1 april 1939 in Wilhelmshafen door mevrouw von Hassel te water werd gelaten.

boven en onder water gesleept door een T-klasse en vijf S-klasse-onderzeeërs. De *HMS X9* ging hierbij verloren toen de sleepkabel brak en de *HMS Syrtis*, de duikboot die haar sleepte, het scheepje voorgoed kwijt raakte. Ook de *X8* raakte in moeilijkheden doordat de springlading aan stuurboord onklaar raakte, deze springlading werd vervolgens op 17 september om 16.35 uur en alhoewel de lading

op veilig gesteld werd, ontplofte zij een kwartier later toch, zonder dat de *X8* of de sleepduikboot, de *HMS Seanymp* hierbij beschadigd werden. Hierna drong er ook water door tot de andere lading en tenslotte stootte men die ook om 16.55 uur af. Aangezien de kapitein de lading niet meer vertrouwde, stelde men de tijdontsteking in op twee uur. Om 18.40 uur ontplofte ook deze lading op een



Een foto van de HMS X6 voor de aanval. Commandant was luitenant D. Cameron.

afstand van bijna 6 kilometer. Het resultaat was verschrikkelijk. De enorme schokgolf zette bijna alles onder water, schotten raakten ontzet en de schokgolf veroorzaakte zoveel schade dat de X8 niet meer kon duiken. Gezien de schade besloot men op 18 september om 03.50 uur om de X8 tot zinken te brengen; de operatie 'Source' moest met slechts vier duikbootjes uitgevoerd worden. De X10 verkeerde ook in moeilijkheden, maar desondanks werden de vier overgebleven duikboten op 20 september om 20.00 uur bij Soroy Sound losgelaten. Op de avond van de 21e hadden alle vier de duikboten de Bratholme-eilanden op een afstand van ongeveer 6 kilometer van het Kaafjord, bereikt. De X10 kampte met mechanische en electriciteitsproblemen. De kapitein, luitenant Hudspeth moest daarom afzien van deelname aan de actie, een bittere tegenslag na alle pogingen om zo dicht bij haar doel, de *Scharnhorst*, te komen. Wat op dat moment echter niet bekend was, was het feit dat de *Scharnhorst* haar ankerplaats had verlaten om schietoefeningen te gaan doen in het Altenfjord. De *Scharnhorst* ontving pas op de ochtend van de 22e bericht dat de *Tirpitz* tot zinken was gebracht en daarom keerde zij niet terug naar het Kaafjord, maar voer zij naar het Lang Fjord, zodat de X10 haar toch niet aangetroffen zou hebben op de plaats van de actie.

De feitelijke aanval door de X5, de X6 en de X7 is al vaak uitvoerig beschreven en daarom zullen wij ons tot de hoofdzaken beperken: De HMS X5, X6 en de X7, elk met een vierkoppige bemanning, slaagden erin de verdedigingslinies van de Duitsers onopgemerkt te passeren en hun springladingen onder de kiel van de *Tirpitz* te plaatsen. De duikboten hadden ieder twee 2-tonsspringladingen van het type Amatex.

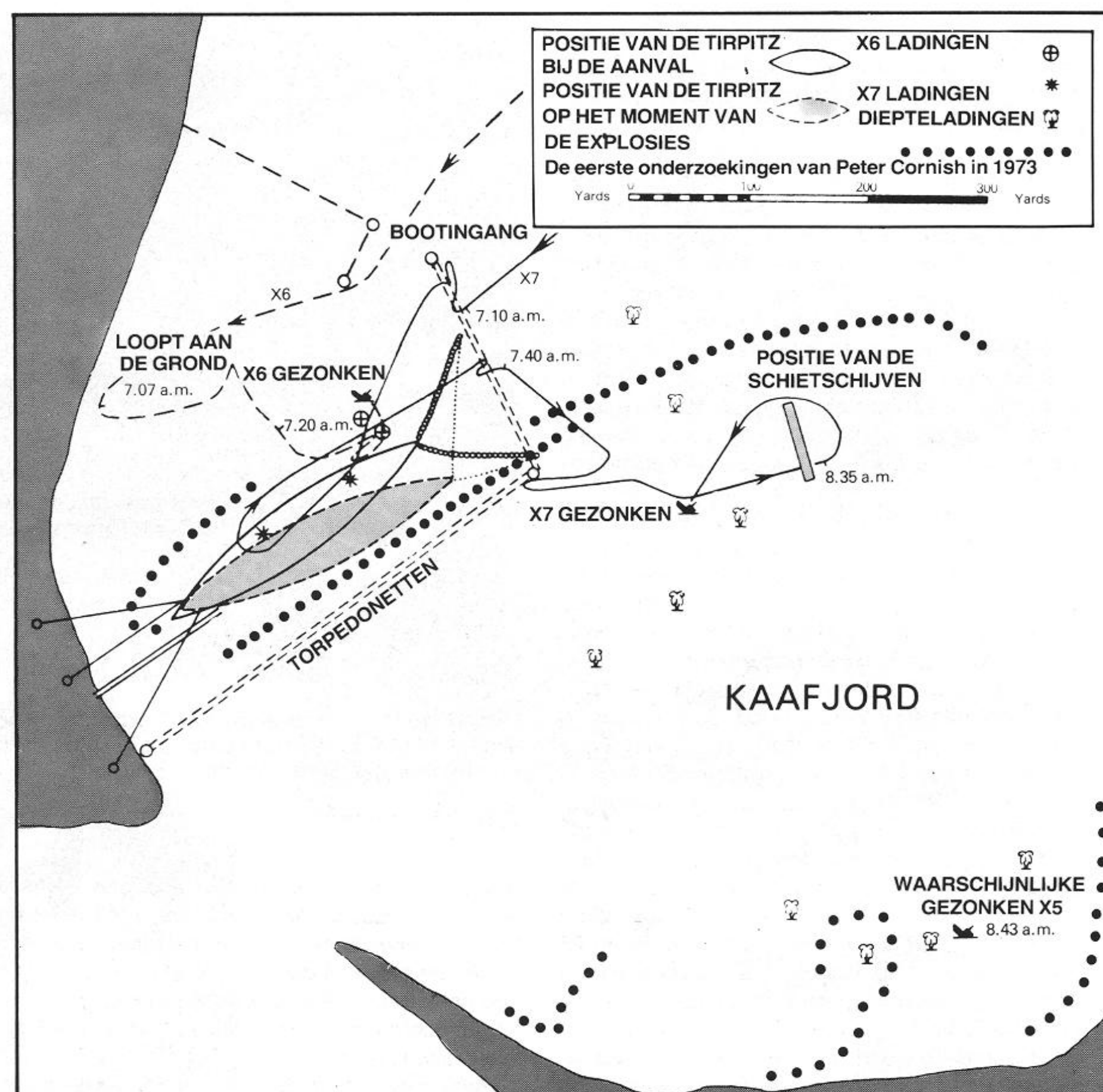
Na het leggen van de ladingen werden de duikboten snel ontdekt. De X6 die bij het besluipen van de *Tirpitz* schade aan de periscoop had opgelopen, was praktisch blind geworden en moest diverse keren naar boven komen om haar ontsnappingsweg door de torpedonetten te zoeken. Elke keer wanneer zij opdook werd zij zwaar onder vuur genomen vanaf de *Tirpitz* die doordat de duikboot zo dichtbij was haar kanonnen niet kon gebruiken. Aangezien de bemanning van de duikboot wist dat haar lading en die van de andere duikboten elk moment tot ontploffing konden komen verliet zij snel de duikboot om opgepikt te worden door de Duitsers.

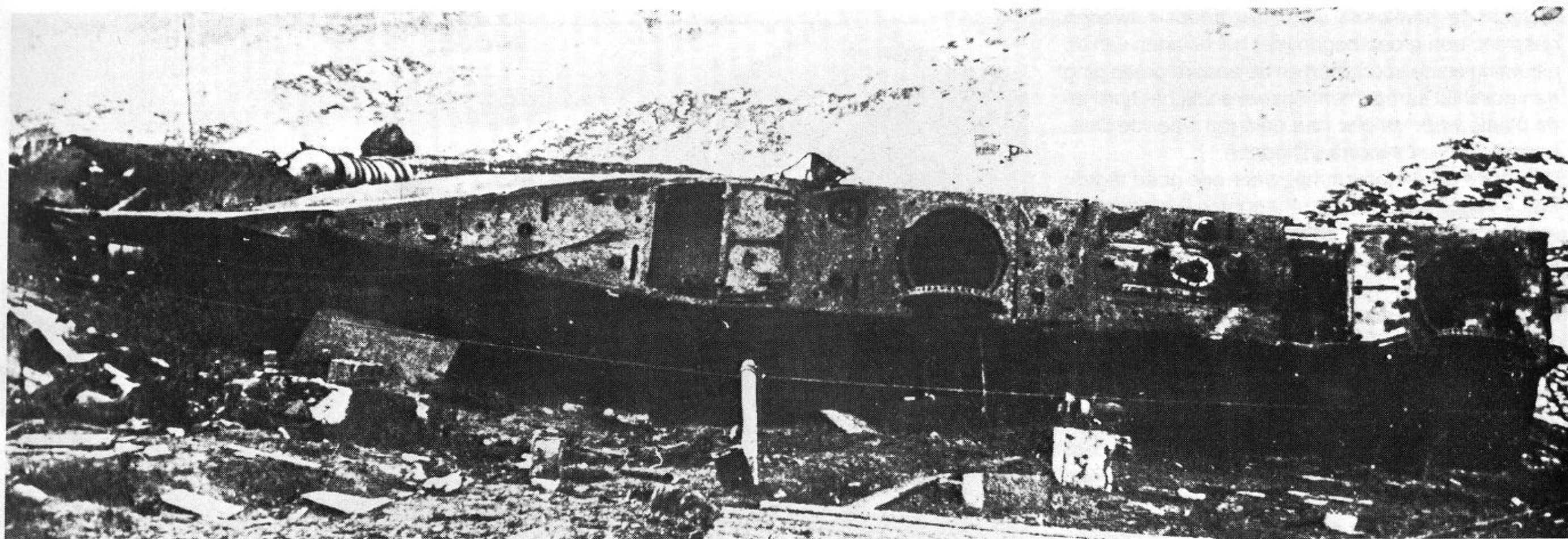
De HMS X7 had haar ladingen ook geplaatst maar was vervolgens hopeloos verstrikt geraakt in de

torpedonetten op een afstand van ongeveer honderd meter aan stuurboordzijde van de *Tirpitz* toen de springladingen ontploften. Die kwamen om 08.12 uur tot ontbranding waarbij het 46.000 ton wegende vlaggenschip van de Duitse marine bijna twee meter uit het water werd getild en praktisch meteen 15 graden slagzij maakte.

De explosie bevrijdde de X7 uit de torpedonetten en ondanks de verschrikkelijke explosie en de zware schade was zij nog niet verloren. Na de schade enigszins hersteld te hebben besloot haar kapitein, luitenant Godfrey Place om de duikboot die nu

vlakbij een schietschip dreef, te verlaten. Terwijl hij naar buiten probeerde te komen, zonk de duikboot onder hem weg, maar hij slaagde erin om op te schietschip te krabbelen vanwaar hij even later door een Duitse motorboot werd opgepikt. De HMS X7 zonk veertig meter diep naar de zeebodem. Dertig minuten later slaagde er slechts een man in om met behulp van een reddingscapsule het wateroppervlak te bereiken. Hij vertelde later dat ondanks de zware schade de duikboot slechts langzaam vol water was gelopen en dat de twee andere bemanningsleden verdrongen waren voordat zij





Het wrak van de HMS X7 (luitenant B.C.G. Place) nadat het door de Kriegsmarine in oktober 1943 geborgen was.

hadden kunnen ontsnappen.

Om 08.43 uur ontdekten de Duitsers 31 minuten na de explosie nog een onderzeeër op een afstand van 700 meter. De vierkoppige bemanning van de HMS X6 die zich aan boord van de *Tirpitz* bevond, zag haar in een wolk van schuim ontploffen. Aangezien de X10 het fjord nooit bereikt had moest dit de X5 geweest zijn – de kapitein was luitenant Henry Creer geweest. De X5 dreef aan de oppervlakte en werd diverse malen door het 105mm geschut van de *Tirpitz* geraakt waarna zij snel zonk. Een Duitse destroyer, De Z29, lanceerde vervolgens veertien series van 5 diepteladingen, waarbij de vijfde serie olie en een aantal voorwerpen naar boven kwam. Zowel de *Tirpitz* als de Z29 claimden later de duikboot tot zinken te hebben gebracht.

De Duitsers stelden later verwoede pogingen in het werk om de duikboot voor onderzoek te bergen, terwijl de zes overlevende marinemannen werden ondervraagd en uiteindelijk in Duitse krijgsgevangenkampen terecht kwamen. Het wrak van de HMS X6 werd snel gelocaliseerd, maar bleek door haar eigen ladingen zo zwaar beschadigd dat de Duitsers een berging niet nodig achtten.

Na drie weken slaagden de Duitse sleepboten, de *Arngast* en de *Bardenfleth* erin het wrak van de X7 dat vlakbij de schietschijf op de zeebodem lag, te pakken te krijgen en aan de oostkant van het fjord aan wal te slepen. De hele boegsectie bleek te zijn verdwenen door een van de diepteladingen en na een diepgaand onderzoek werden de brokstukken naar Kiel in Duitsland overgebracht. De stoffelijke resten van de twee marinemannen werden met militaire eer in Tromsø ter aarde besteld.

De Duitsers bleven naar de X5 zoeken tot de Pool-winter het zoeken onmogelijk maakte.

Alhoewel de Admiraliteit niet van dit feit op de hoogte was, bleek de *Tirpitz* toch zwaar beschadigd en bleek haar snelheid met 5 tot 6 knopen gereduceerd, waardoor de kans om in de Atlantische Oceaan onderschept te worden, veel groter was geworden. Een feit dat de Duitsers zich maar al te goed realiseerden aangezien de *Tirpitz* niet meer op zee werd ingezet. Ongeveer drie maanden later verliet de *Scharnhorst* haar ankerplaats om bij de Noordkaap tot zinken te worden gebracht. Na verschillende reparaties en aanvallen door R.A.F. bommenwerpers en vliegtuigen van vliegdekschepen, ging de *Tirpitz* op 15 oktober 1944 op weg naar Tromsøfjord waar zij op 12 november 1944 door 'Tallboy' bommen van Lancasters van het 9e en 617e R.A.F.-squadron tot zinken werd gebracht.

Vanaf het moment dat de *Tirpitz* het Kaafjord verlaten had, leek niemand meer bergingspogingen of duikpogingen in het fjord te hebben gedaan. Niemand was in staat geweest om vast te stellen of de X5 inderdaad op de zeebodem lag. Zou zij inderdaad ontsnapt zijn of waren de Duitsers er met hun oppervlakkige zoekacties er niet in geslaagd haar

te localiseren? Zou het kunnen dat het wrak daar na eenendertig jaar nog steeds zou liggen?

Aangezien de kapiteins van de HMS X6 en X7 na de oorlog het Victoriakruis hadden gekregen voor hun acties in operatie 'Source' was het niet meer dan normaal om de X5 op te sporen om te kijken of haar kapitein er ook in geslaagd was de ladingen aan te brengen.

Ik kreeg de kans om Alta te bezoeken na een bijzonder interessante berging van een complete Halifax die op 19 april 1942 door de *Tirpitz* was neergeschoten boven het Hoklingenmeer. Ik arriveerde op 4 juli 1973 bij het Kaafjord, waarna ik de volgende dag met een gehuurde boot zes keer een duikpoging deed. Twee keer op de plaats waar de X5 gezonken zou zijn, echter zonder resultaat. Ik stuitte echter op zoveel wrakstukken dat ik tot de conclusie kwam dat ik een heel team mannen en een complete uitrusting nodig zou hebben om de vermiste duikboot op te sporen.

Begin 1974 selecteerde ik een team van 16 duikers waarna wij met de voorbereidingen begonnen. Wij moesten gesponsord worden en links en rechts uitrusting lenen die wij bij onze naspeuringen nodig zouden hebben. De industrie hielp ons een handje,

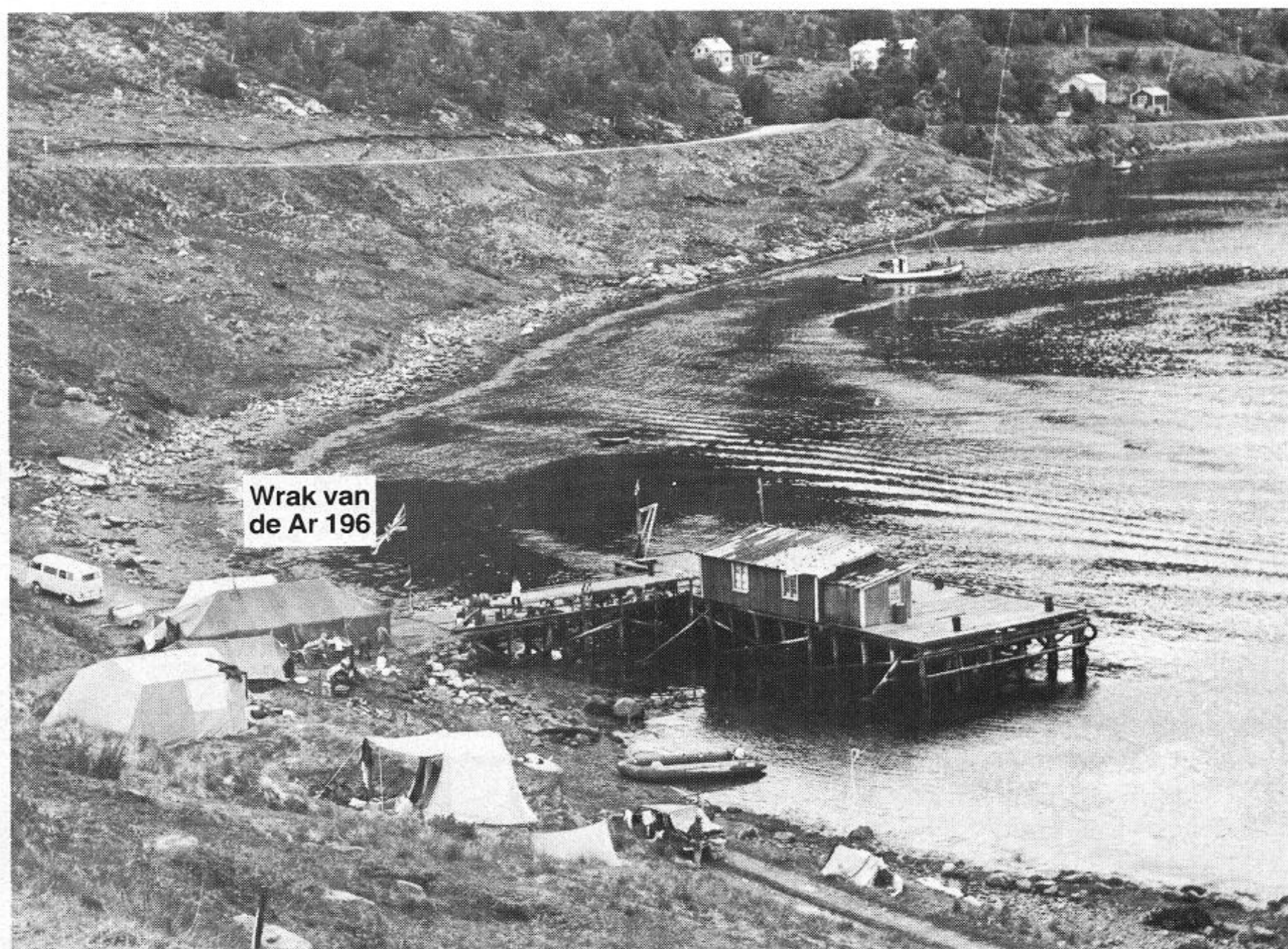
met name de firma Comex Diving en de firma Fleet International Marine Ltd., in Londen.

Decca Survey Ltd was bereid om ons gedurende twee weken onderwaterradarapparatuur te lenen waarmee wij tot op de meter nauwkeurig de plaats van objecten zouden kunnen bepalen.

Bovendien kregen wij de beschikking over sonar-apparatuur waarmee wij akoestische foto's van de zeebodem zouden kunnen maken. Onder gunstige omstandigheden (bijvoorbeeld bij een zanderige bodem) toont deze apparatuur de aanwezigheid van wrakstukken op de bodem terwijl wij met onze radarapparatuur de exacte plaats zouden kunnen bepalen.

De firma Littlemore Engineering Ltd. leende ons een protonen magnetometer. Dit apparaat meet verschillen in het magnetische veld in de grond en wij hoopten dat dit apparaat in staat zou zijn het verhoogde magnetisme te meten dat een 35 ton wegende duikboot ongetwijfeld moest uitstralen.

De tweeduizend kilo wegende voorraden en uitrustingsstukken werden over zee naar de haven van Alta gevaren, op een afstand van 10 kilometer van het Kaafjord, waar het hele duikteam op 23 juni 1974 arriveerde met een DC 9 van de S.A.S.



De plaats van het kamp in 1974 lag vlak naast de oorspronkelijke bevoorradingspier van de *Tirpitz*. De plaats waar Stuart Usher, onze fotograaf, de vleugels van een van de watervliegtuigen van het slagschip, een Arado Ar 196, vond is met een pijl aangegeven.

Meteen na aankomst werd de groep in tweeën gesplitst; een groep begon met het uitladen van de uitrusting en de voorraden en de andere groep ging een geschikt kampement opzoeken bij het fjord en de plaats waar de pier had gelegen waar de Duitsers de *Tirpitz* bevoorraadt hadden.

De eerste elf dagen zat het weer ons goed tegen; zware regenval en temperaturen van 2 graden boven nul maakten ons het leven zuur. Desondanks werden de voorbereidingen getroffen om de zoekactie te beginnen.

De volgstations voor onze radarapparatuur werden opgesteld, de ene vlak bij ons kamp, de andere in een wei vol schapen aan de overkant van het Kaafjord.

Verder werden er langs het fjord borden geplaatst waarmee het voor de stuurman van de zoekboot mogelijk werd om in rechte lijnen met intervallen van tweehonderd meter exact de gehele zeebodem in kaart te brengen door onze sonarapparatuur.

Onze zoekboot, een ter plaatse gehuurde trawler, werd in tweeënzeventig uur omgebouwd tot een modern varend wetenschappelijk centrum, vol met ingewikkelde apparatuur en allerlei antennes. Het onderzoek onder water kon beginnen.

Wij begonnen met het duiken en het team was al spoedig gewend aan het koude water (4-5 graden Celsius). Al spoedig hadden wij een aantal wrakken opgespoord, begonnen systematisch te duiken naar deze bekende en interessante objecten – variërend van brokstukken van een meter tot complete schepen en wrakstukken van schepen. Helaas konden wij weinig gebruik maken van de magnetometer aangezien er teveel metalen brokstukken op de zeebodem lagen die een duidelijk onderscheid onmogelijk maakten.

Onze sonar registreerde de objecten op de zeebodem terwijl wij met onze radar de positie van het object exact konden bepalen. Vervolgens werd de positie van het object op een grote overzichtskaart aangegeven waarna onze boot een markeringsboei bij het object plaatste. Twee duikers kregen vervolgens een overzicht wat zij zouden kunnen aantreffen waarna zij op onderzoek uitgingen. Op deze manier brachten wij langzaam maar zeker het hele fjord in kaart en deden wij allerlei interessante vondsten.

Wij ontdekten de wrakstukken van twee Barracuda torpedobommenwerpers en het wrak van een Grumman Hellcat, een Amerikaans, eenmotorig gevechtsvliegtuig van de marine. Deze toestellen gingen allemaal in 1944 verloren.

Wij vonden ook twee vernuftig aangelegde massieve caissons die door de Duitse genie waren gebouwd onder de *Tirpitz* om de reparatiewerkzaamheden na de aanval door de duikboten te vereenvoudigen. Deze caissons werden nadat de werkzaamheden waren afgesloten domweg tot zinken gebracht. Bovendien troffen wij een sleepboot, een klein koopvaardijship en zes kleinere vaartuigen op de zeebodem aan. Hieruit bleek hoe haastig de Duitsers in 1944 waren teruggetrokken, getuige het feit dat al deze schepen door springladingen tot zinken waren gebracht.

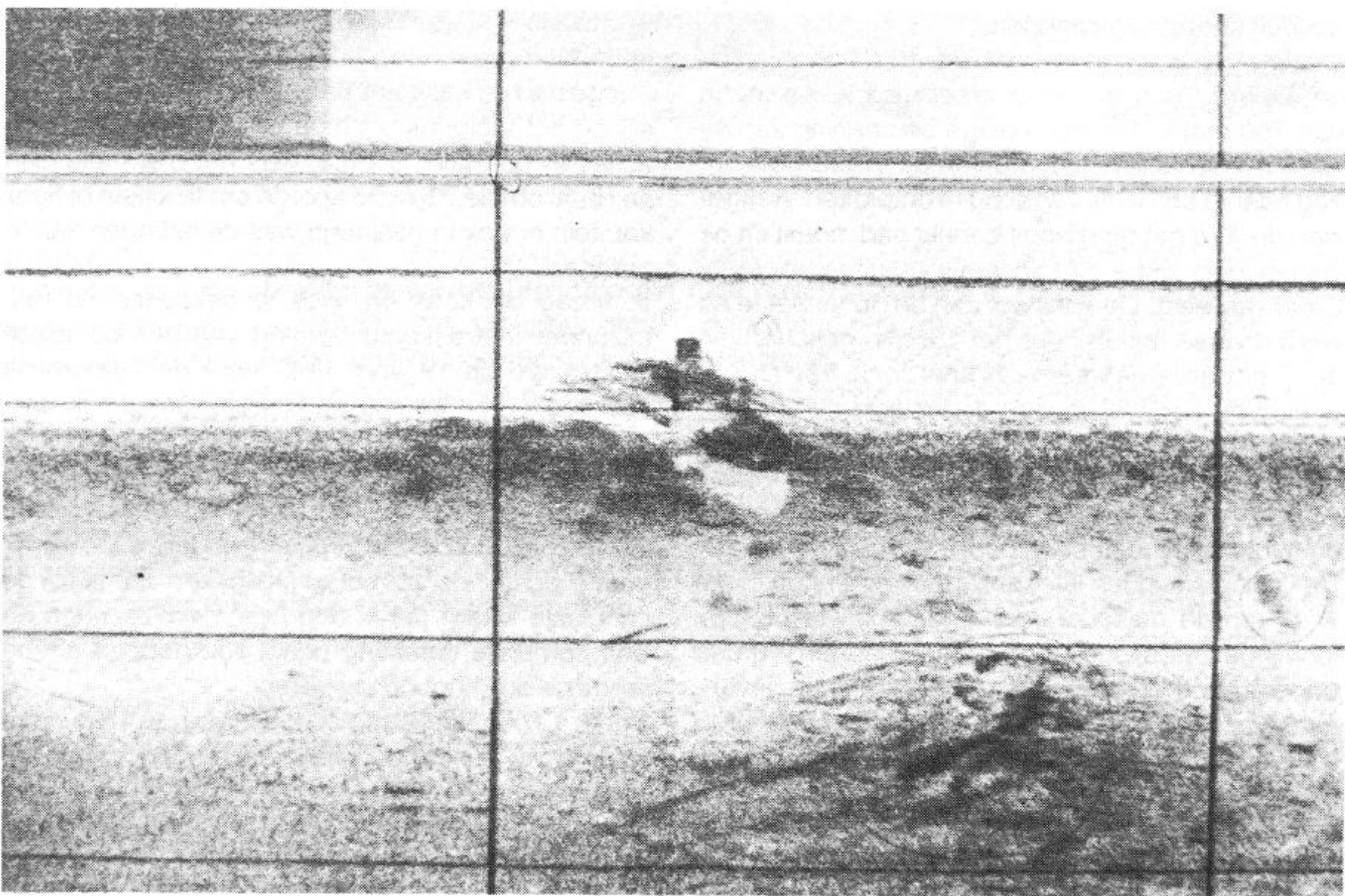
Af en toe werkten wij onder erbarmelijke omstandigheden in ijselijk koud water vierentwintig uur achter elkaar in ploegen om alle opgespoorde objecten te identificeren. Aangezien wij af en toe veertig tot vijftig meter diep moesten duiken in de koude en duistere zee was het niet verwonderlijk dat wij vier maal met een geval van caissonziekte werden geconfronteerd, waarvan er een zeer ernstig leek.

Ons verblijf van drie weken was al bijna om en nog steeds hadden wij geen spoor van de X5 kunnen ontdekken en wij begonnen ons af te vragen of onze naspeurigen niet tevergeefs zouden blijken. Onze geophysicus, Nigel Kelland, bekeek al onze ontdekkingen nog eens kritisch waarbij hij acht objecten die al eens onderzocht waren, voor een nadere inspectie in aanmerking liet komen.

Op dinsdag 9 juli 1974 doken twee duikers, Tony Rodgers en onze Australische duiker Lindsey Coles, nog een keer naar object nr. 23. Toen zij weer



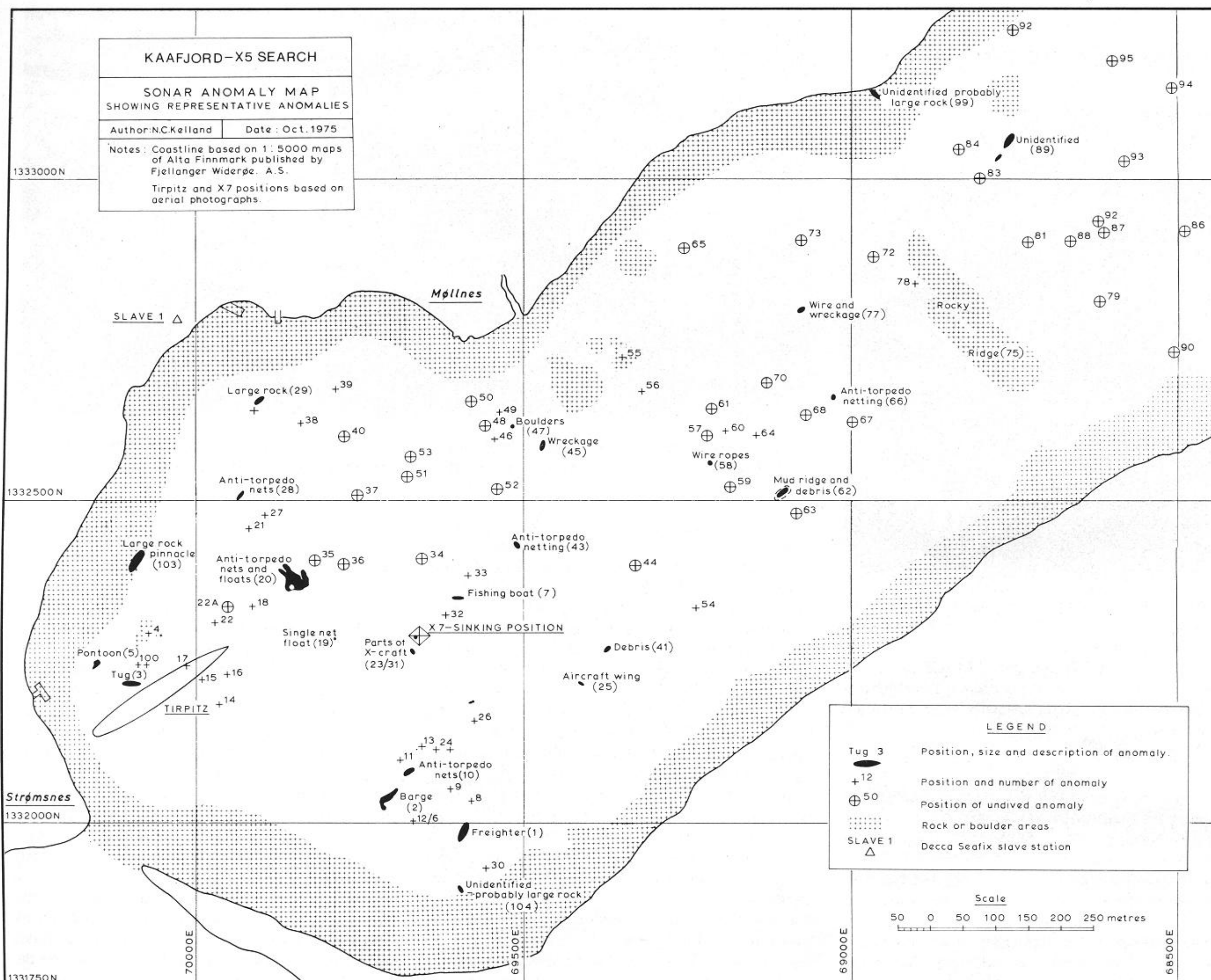
Peter Cornish, rechts, helpt hier met het opzetten van een van de radiobakens rondom het Kaafjord, vlak bij de plaats waar de *Scharnhorst* voor anker lag.



Een foto van een 'akoestische' kaart van de bodem van het fjord, waarbij men duidelijk het wrak een groot vrachtschip op een diepte van 40 meter kan zien liggen (object 1).



Nigel Kelland, onze geophysicus, achter de apparatuur aan boord van onze boot.



De originele Engelse plotkaart van het fjord

boven kwamen vertelden zij opgewonden dat dit wrakstuk een deel van een onderzeeër zou kunnen zijn. Na een uitvoerige bestudering van de foto's van de duikboot werd door verdere duikpogingen bevestigd dat het de hele boegsectie van de duikboot moest zijn die ondersteboven in een dertig centimeter dikke laag modder lag op een diepte van 42 centimeter.

Wij concentreerden onze aandacht nu uiteraard op de objecten die in de onmiddellijke nabijheid van object no. 23 lagen en al spoedig bleek dat object no. 31 de zwaar beschadigde romp van de duikboot moest zijn. Nu werd duidelijk dat de wrakstukken zich op ongeveer dezelfde afstand bevonden waar indertijd de schietschijf gelegen moest hebben. Er werd een perscommuniqué uitgevaardigd waarin wij verklaarden dat wij de wrakstukken van de duikboot gevonden hadden maar dat wij op dat moment nog niet de identiteit hadden kunnen vaststellen. In de onmiddellijke nabijheid bevonden zich nog andere objecten maar door het loodzware werk dat wij al hadden moeten verrichten hadden wij geen tijd meer om ook die nauwkeuriger te onderzoeken.

Intussen hadden wij een dringend telegram naar de Admiraliteit in Londen getuurd om toestemming te vragen de boegsectie te vergen voor identificatie. Wij deden verder niets totdat wij op donderdag 11 juli de vereiste toestemming kregen via het Imperial War Museum. Op die dag was het grote moment om 14.00 uur toen met behulp van een grote drijfzak het drie meter laneg, twee ton wegende gevaarte naar boven kwam. Wij verankerden het geheel vervolgens aan object no. 31 om te voorkomen dat het weg zou drijven en om het afgaande tij de



De boegsectie, beschadigd door diepteladingen, wordt hier op 11 juli 1974 gedeeltelijk naar boven gehaald voor onderzoek en om foto's te maken. Het wrak had meer dan 31 jaar op de bodem van het fjord gelegen.

Operatie source



Het graf van luitenant Whitta, op de begraafplaats in Tromsø, is het enige graf dat men tegenwoordig nog kan zien. In totaal vonden er negen mannen bij operatie Source de dood. Opmerkelijk is dat de Duitsers als overlijdensdatum de datum van de berging van het lichaam gebruikten.

gelegenheid te geven de modder van eenendertig jaar uit de boegsectie te wassen. Wij konden de boegsectie nu definitief identificeren als een onderdeel van de bewuste duikboot. De volgende morgen lieten wij de drijfzak weer leeglopen en lieten wij de boegsectie weer naar de zeebodem terugzakken.

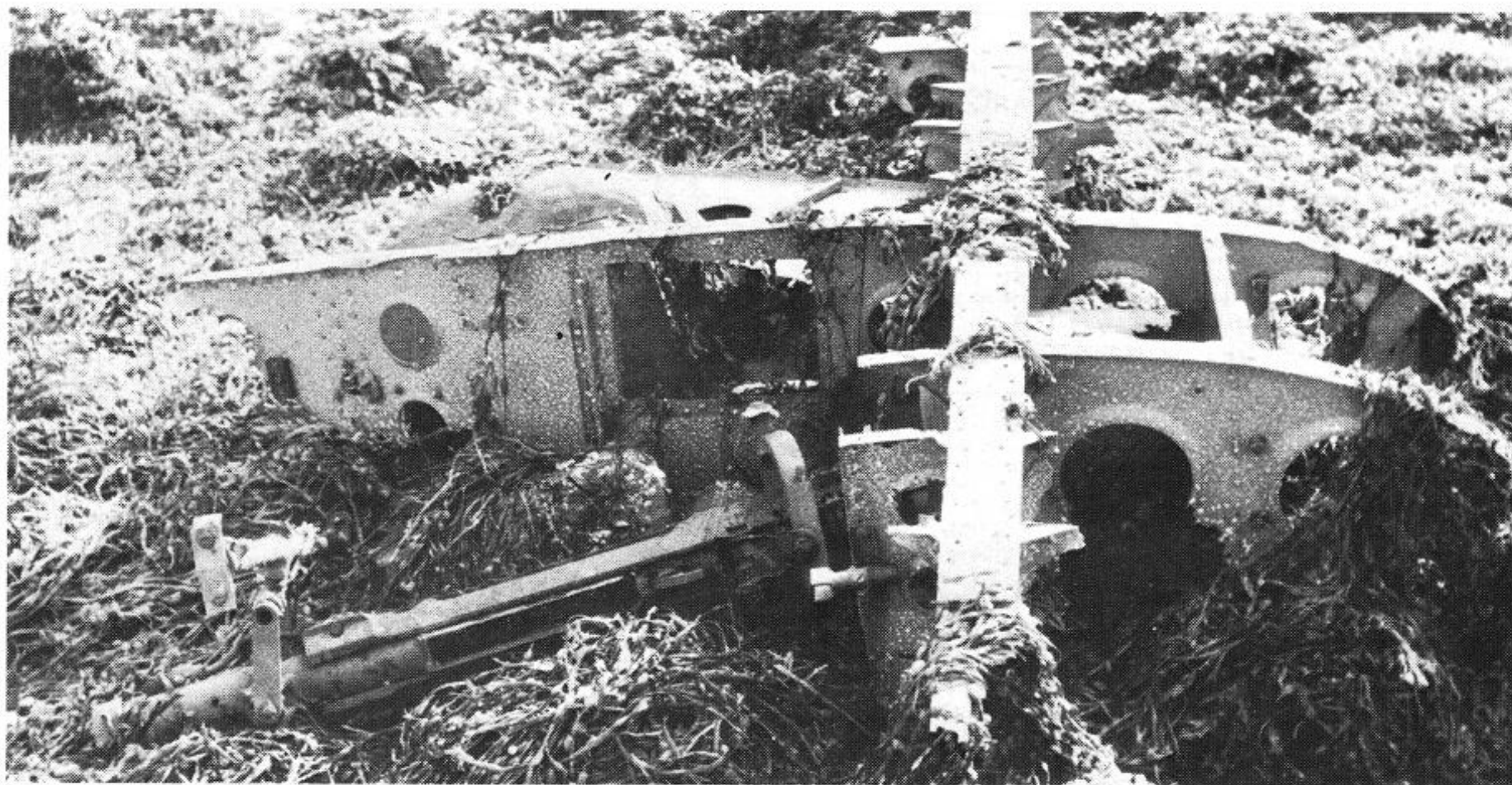
Tijdens ons verblijf bij het Kaafjord werden wij bezocht door familieleden van bemanningsleden van de X5 waardoor wij geconfronteerd werden met het menselijke aspect van onze naspeuringen. Wij kregen bovendien bezoek van een Australische, een Amerikaanse, een Zuid-Afrikaanse en vijf Noorse duikers waardoor onze actie een internationaal tintje kreeg.

Onze tijd was nu om en haastig begonnen wij alles op de plaats van ons kampement weer in de oude staat te herstellen, onze uitrusting weer naar Alta naar het schip te brengen en vervolgens snel een vliegtuig terug nemen. Het was een uiterst vermoeide groep die tenslotte op 14 juli 1974 in Londen terugkeerde.

Op sommige punten had onze tocht echter meer vragen dan antwoorden opgeleverd. Hadden wij de X5 of de X7 opgespoord? Het wrak lag precies tussen de twee laatst bekende posities van de twee duikboten. Alhoewel wij niets van de X6 hadden gevonden die volgens de rapporten door haar eigen ladingen volledig opgeblazen was, hadden wij toch grote stukken van de X5 moeten vinden?

Er werd in Noorwegen, Engeland en West-Duitsland aanzienlijk historisch en technisch onderzoek verricht naar aanleiding van de rapporten van de expeditie. Er werd een uitgebreide plotkaart aangelegd die door de resultaten van onze radar en de inlichtingenrapporten uit W.O. II en luchtfoto's uit die tijd duidelijk maakten dat de objecten 23 en 31 brokstukken van de X7 en niet van de X5 waren. Deze veronderstelling werd ondersteund door het feit dat de X7 op 27 september 1943 om 09.30 uur door de Arngast op een afstand van 350 meter, 40 graden naast de Tirpitz was ontdekt. De X7 werd vervolgens op 1 oktober 1943 geborgen waarbij bleek dat er een deel van de boegsectie met een lengte van 5,5 meter verdwenen was.

De X5 bleef spoorloos alhoewel wij ons realiseerden dat het best mogelijk was dat wij haar met onze



Een machinegeweer in een vleugelsectie van de Arado Ar 196 die wij vlak bij het kamp vonden. Dit eenmotorige watervliegtuig werd door alle grote Duitse oorlogsschepen gebruikt.

sonar en radar niet zouden hebben kunnen opsporen wanneer zij in de buurt van de rotsen aan de rand van het fjord gezonken zou zijn. Daarom waren wij van plan om nog een keer naar Noorwegen terug te keren teneinde onze naspeuringen voort te zetten. Ondanks alle publiciteit die wij van de media hadden gekregen en de grote belangstelling alom voor onze expeditie werd een nieuwe reis het volgende jaar financieel niet haalbaar en moest de tweede expeditie een jaar worden uitgesteld.

De expeditie in 1976 was een stuk groter dan de eerste. 24 Engelse duikers werden in totaal geselecteerd. Hierbij kwamen nog duikers uit Noorwegen, Canada en Amerika. Bovendien werd er een contingent van 10 Engelse genisten onder leiding van overste Graham Owens bij onze expeditie gevoegd. De genisten die in Europa deel hadden genomen aan een Navo-oefening arriveerden in hun voertuigen via het vasteland en zij brachten een eenpersoons decompressiekamer mee.

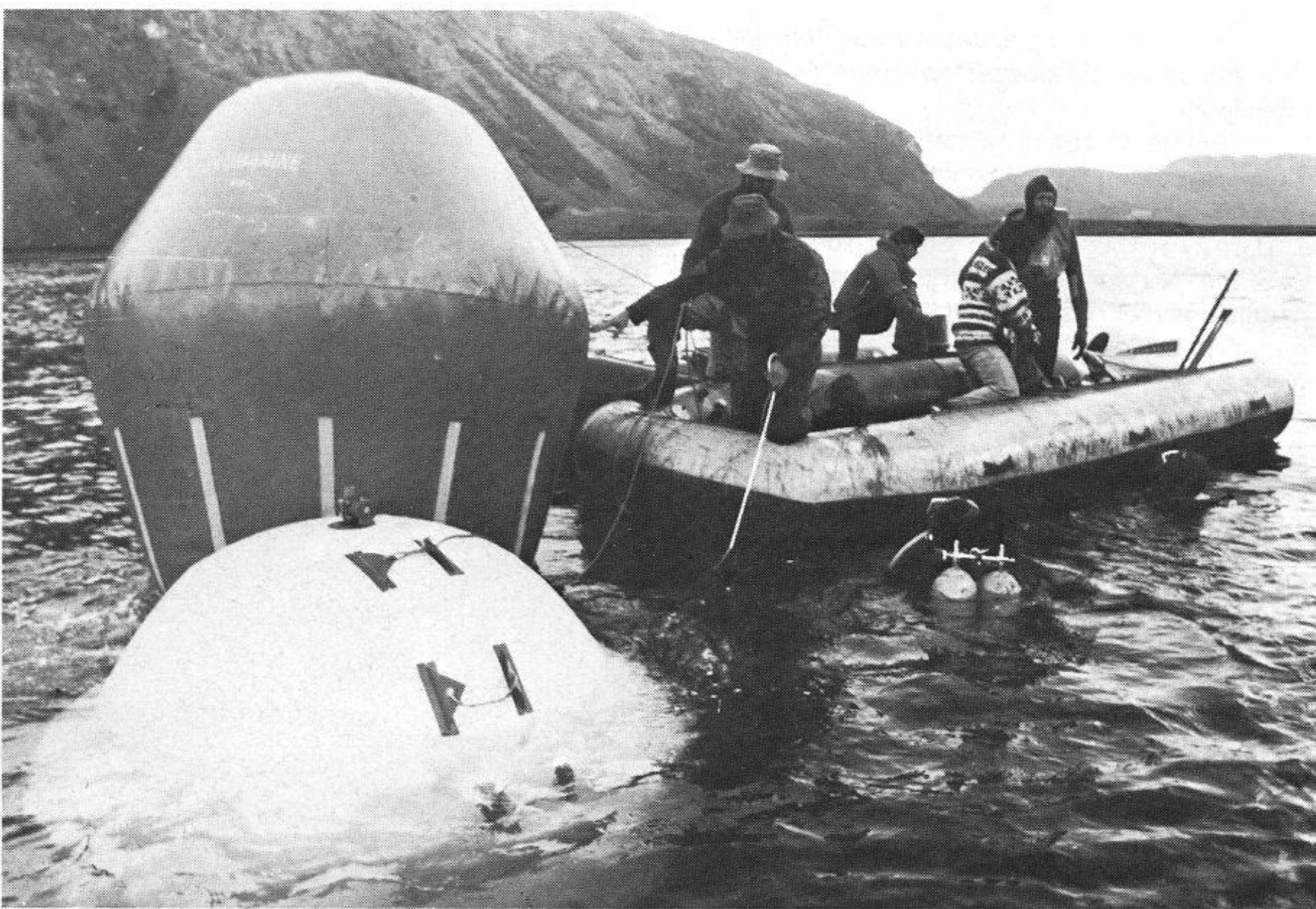
Vanuit diverse hoeken kregen wij weer de broodnodige logistieke steun. Bovendien waren wij van plan om deze keer uitgebreide professionele onderwaterfoto's en films te maken. Evenals de eerste keer was Dr. Joan Lamb onze medische begeleider om voorbereid te zijn op medische hulp die in noodgevallen ongetwijfeld noodzakelijk zou zijn.

De 25 dagen durende operatie startte op 26 juli toen

de expeditieleden vanuit Londen via Oslo naar Alta vlogen.

Het tentenkamp werd op dezelfde plaats weer opgeslagen waar eens de Tirpitz voor anker had gelegen. Nu stonden er naast de zes grote tenten een aantal kleine tentjes van de expeditieleden. Toen het kamp helmaal was ingericht werd er direkt weer met het onderzoek begonnen onder leiding van Nigel Kelland. Door middel van de radarapparatuur kon de boot waarmee het onderzoek werd uitgevoerd haar positie exact bepalen. Om de Noorse schipper in staat te stellen de juiste koers te varen werden er langs het fjord weer bakens geplaatst. Met de sonar aan boord voeren wij in rechte koersen met een tussenafstand van 150 meter waardoor wij een groter stuk van de bodem van het fjord konden bestrijken.

De duikoperaties startten de volgende dag waarbij wij eerst een aantal proefduiken op een gezonken vrachtschip uitvoerden. Bij deze eerste operatie gebeurde er een ernstig ongeluk en nog wel met de eerste twee duikers die het water ingingen! De twee ervaren duikers daalden in helder water af tot een diepte van ongeveer veertig meter. Een van de twee duikers raakte in ademnood en moest een geforceerde stijging uitvoeren. De decompressie geschiedde hierdoor veel te snel. Gelukkig was de dokter aanwezig die onmiddellijk met de behande-



De expeditie in 1976. Het accu-compartment dat ongeveer 8 ton weegt, wordt hier met grote luchtzakken naar boven gebracht.

ling begon. Zij wist de man weer te laten ademen en liet hem in het kamp op de 'intensive care' afdeling opnemen. Toen de toestand van de patiënt wat verbeterde werd hij door een laagvliegend vliegtuig naar Tromsø overgebracht. De man herstelde zich bijzonder snel en binnen een week kreeg hij toestemming om weer naar het kamp terug te keren waar hij zich onder behandeling van onze dokter moest stellen. Toen wij zijn duikuitrusting onderzochten bleek er roestvorming in een van de luchtfilters te zijn opgetreden.

De duikoperaties moesten uitgesteld worden totdat de dokter was teruggekeerd. Wij hadden vier doelen – namelijk: een onderzoek van de rotsachtige oostkant van het fjord, de X7, onderzoek van andere objecten en een onderzoek van de westkant van het fjord. De duikteams hielden zich aan de tabellen van de marine inzake de tijd dat zij in het koude water mochten doorbrengen. De duikers van de genie moesten zich aan hun eigen duiklimieten houden.

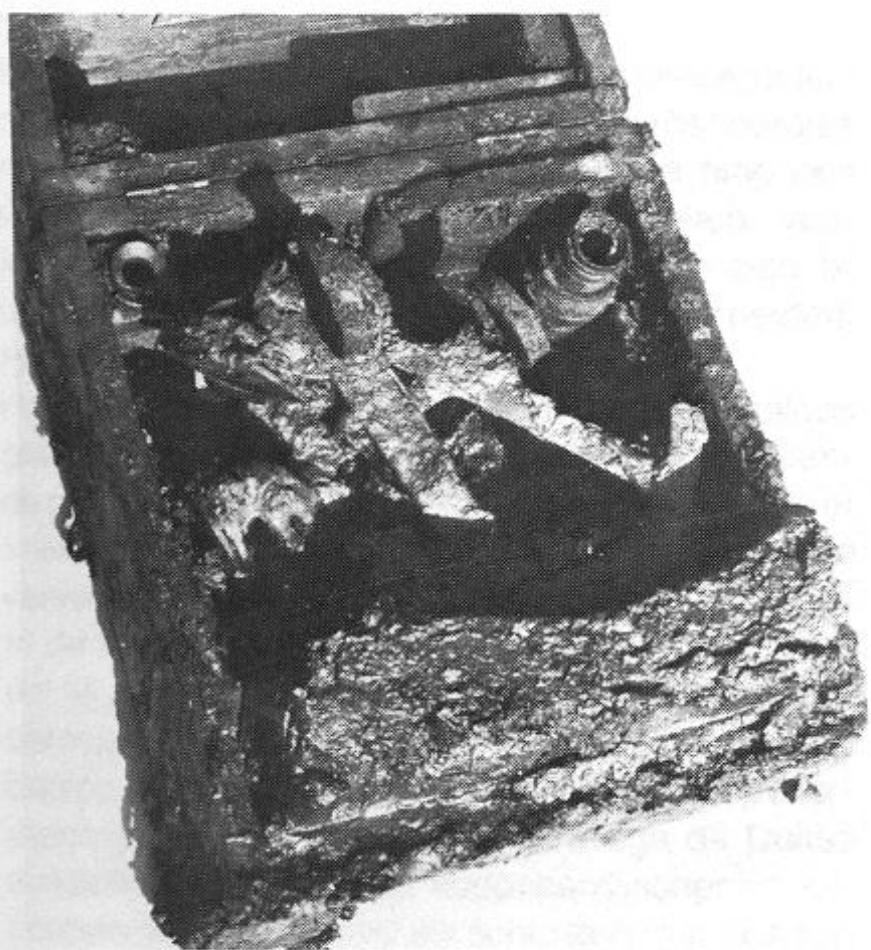
De steile rotsige oevers van het fjord werden in groepen van drie duikers onderzocht. Ze doken dertig meter naar beneden naar de modderig bodem waar zij om de beurt een stuk afzochten om daarna weer op te duiken. Elk stuk dat op die manier werd onderzocht was aan de rand van het fjord gemarkeerd terwijl de teamleider nauwkeurig in de gaten hield dat er niets werd overgeslagen.

Het onderzoek voor de berging van de X7 was een heel karwei dat een uitgebreide voorbereiding en groot vakmanschap vereiste. Het eerste stuk woog ongeveer twee ton terwijl het tweede stuk uiterst moeilijk te bergen was en tenslotte zeven ton bleek te wegen toen het aan land was gebracht. Deze twee stukken waren zwaar beschadigd door de dieptebommen. De twee stukken vormden samen ongeveer een derde van de hele duikboot en bestonden uit het boegsegment, de voorste ballast-tank, het accu- en voorraadcompartiment en een stuk van de watersluis. De stukken zaten vol modder en werden zorgvuldig schoongemaakt waarbij honderden accu's en allerlei uitrustingsstukken tevoorschijn kwamen, zoals een Sladen duikpak, een sextant, vuurwapens en pagina's uit een navigatie-tabellenboek. Al deze kleine stukken werden zorgvuldig verzegeld om later te worden onderzocht en gepresenteerd door het Imperial War Museum.

De duikteams onderzochten verder alle objecten die tijdens de eerste expeditie niet onderzocht waren en die tijdens deze expeditie ontdekt waren. De teams doken op verschillende diepten en onder verschillende omstandigheden waarbij zij een groot aantal wrakstukken en zelfs complete wraken vonden. Het was daarom niet vreemd dat de duikers onder deze omstandigheden verschillende



Expeditie-leider Peter Cornish poseert hier trots naast de geborgen stukken van de X7. Deze stukken zijn aan de rechterkant van de X7 te zien op de foto op pagina 37.



Boven: Deze sextant die uit de X7 geborgen werd, is door Kelvin Hughes geheel gerestaureerd (rechts) en werd op 12 maart 1977 aan vice-admiraal Godfrey Place aangeboden.



malen van mening waren dat zij nu uiteindelijk de vermiste duikboot gevonden hadden. Meestal bleek dan echter snel dat zij een rots, wrakstukken of soms zelfs een onontplobbare dieptelading ontdekt hadden!

Binnen twee weken was de hele oostkant onderzocht en was men aan de westkant al een flink eind gevorderd. Een object dat ook maar op de vermiste duikboot leek, kon echter niet gevonden worden. Bij toerbeurt werd er gedoken maar meer dan twee keer per dag konden wij door het koude water en de grote diepte niet maken.

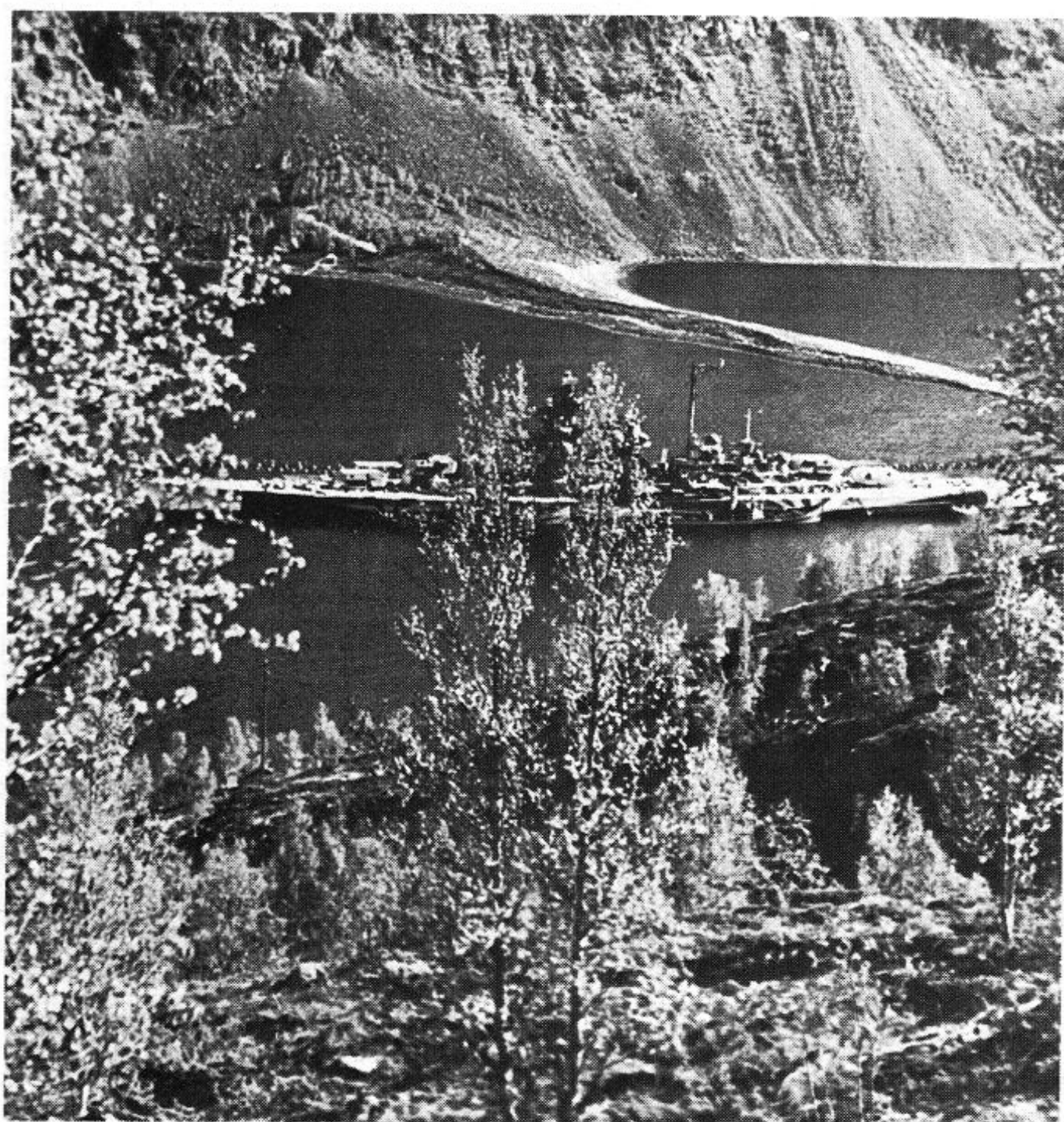
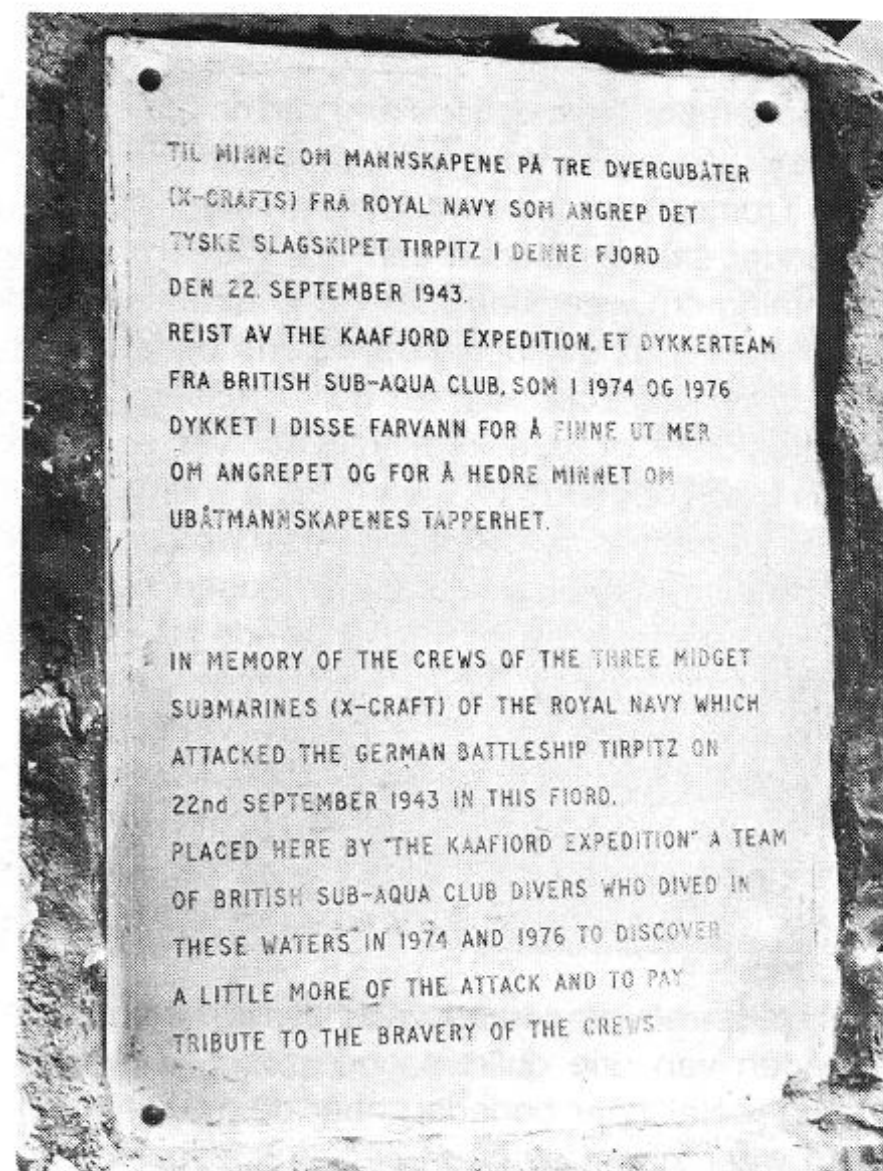
De twee volgende doelen vormden de twee rotsachtige ruggen die midden in het fjord lagen. Er moest gewerkt worden op een diepte van meer dan 50 meter onder uiterst moeilijke omstandigheden, maar ook hier werd geen spoor aangetroffen van de X5.

De onderwater televisie en video-recorders werden hierbij ook gebruikt waarbij wij door onmiddellijk een play-back te kunnen uitvoeren verdachte objecten snel nog eens onder de loupe konden nemen. Gedurende alle acties werd alles op beeldband vastgelegd voor een later onderzoek.

Het fjord was nu door ons helemaal uitgekamd tijdens 500 duikpogingen en de tijd begon weer te dringen. Wij hadden twee stukken van de X7 geborgen met een aantal andere wrakstukken waaronder een motor van een Hellcat.

De grote brokstukken die wij geborgen hadden beschouwden wij van historische betekenis en het Imperial War Museum en het RAF Museum in Hendon waren zeer geïnteresseerd om deze stukken tentoon te stellen. Met behulp van legermateriaal brachten wij de stukken over naar Alta waarna ze per schip voor de restauratie naar Engeland werden overgebracht.

Alhoewel de X5 niet gevonden werd, hadden wij ons uiteindelijke doel toch bereikt. Tijdens 850 duikpogingen bij de twee expedities hadden wij het hele fjord doorzocht en belangrijke wrakstukken geborgen. Wij kunnen daarom met zekerheid stellen dat de X5 niet in het fjord ligt en moet hebben kunnen ontsnappen – dit in tegenspraak met de officiële Engelse en Duitse rapporten. Hierdoor hopen de nabestaanden van de bemanning van de X5 dat deze mannen posthuum nog een onderscheiding van de Admiraliteit zullen ontvangen.



Voor de expeditie in augustus 1976 weer vertrok, werd er boven op het fjord een klein gedenkteken opgericht ter herinnering aan de aanval op 22 september 1943.





**'40~'45
TOEN & NU
GROTE NAMEN**

Luitenant Kenneth More

Alhoewel Kenneth More in meer dan dertig films heeft gespeeld, inclusief het kassucces uit de vijftiger jaren, 'Genevieve', geeft hij zelf toe dat hij zijn rol in 'Reach for the Sky' de mooiste rol vond.

Hij speelt hier de legendarische Douglas Bader, zijn eerste heldenrol die gevolgd zou worden door rollen in 'A Night to remember', 'Sink the Bismarck', 'The Longest Day', en 'Battle of Britain'. Dat hij zich in die rollen van Britse officieren zo thuis voelt komt ongetwijfeld door het feit dat hij tijdens de Tweede Wereldoorlog zes jaar lang bij de Marine diende. Bij het uitbreken van de oorlog in september 1939 was het voor Kenneth More, toen nog een aankomend acteur, vanzelfsprekend dat hij zich bij de Marine aanmeldde. Zijn vader, luitenant Gilbert More was tijdens W.O. I een van de eerste marinepiloten geweest en Kenneth wilde in de voetsporen van zijn vader treden. Toen de oorlog officieel was uitgebroken ging hij regelrecht naar het dichtsbijzijnde recruteringsbureau waar hij tot zijn teleurstelling moest horen dat ze al genoeg mannen hadden.

Kenneth herinnert zich hoe hij diep teleurgesteld naar het theater terugkeerde waar men net bordjes met 'gesloten' ophing. Naast dit bordje hing een aankondiging met voorzorgsmaatregelen voor luchtaanvallen. Impulsief besloot hij om zich bij deze Air Raid Precautions-afdeling aan te melden. Hij vond dat hij dan tenminste iets deed.

Hij herinnert zich hoe er in het begin eindeloos geoefend werd met het verbinden van zogenaamde gebroken armen en benen. In het begin waren er vrijwilligers genoeg, maar die begon het al gauw te vervelen en moesten zij op elkaar oefenen.

In de lente van 1940 kreeg hij, waarschijnlijk doordat hij zich al eerder bij de Marine had gemeld, een oproep of hij zich bij de D.E.M.S. (Defensively Equipped Merchant Ships - bewapende koopvaardischepen) wilde aansluiten. Vanwege de Duitse duikboten werden er op koopvaardischepen kanonnen geplaatst, terwijl elk schip een matroos aan boord kreeg die de leiding over deze stukken geschut had en waarvan de bemanning uit de bemanning van het schip werd geformeerd.

Kenneth vertelt dat hij zo genoeg had van spalken en verband en het wachten op bommen die maar

niet kwamen, dat de vooruitzichten van de D.E.M.S. hem wel wat leken. Hij vulde de benodigde formulieren in en wachtte vervolgens met spanning op de berichten.

Een paar weken later lag hij in de kazerne HMS Victory waar hij zijn opleiding en een artilleriecurcus kreeg.

Matroos More werd vervolgens overgeplaatst naar Tiger Bay, Cardiff, waar hij leerde omgaan met een erg oud vier-inch-kanon.

Bij het eind van zijn opleiding werd volmatroos More overgeplaatst naar een schip van de Pacific Steam Navigation Company, de MV Lobus, die met een lading textiel naar de westkust van Zuid-Amerika vertrok. Aangezien het mei 1940 was, vlak voor de capitulatie van Frankrijk, en men door de Ierse Zee moest varen waar herhaaldelijk Duitse duikboten gesignaleerd waren, beloofde het geen al te prettige reis te worden.

Hij kwam in Liverpool, aan boord van de Lobus en na vier dagen bereikte het konvooi het zuidelijke deel van het Ierse kanaal waar de escorterende schepen terug moesten keren en men aannam op Duitse duikboten te zullen stuiten.

Diezelfde nacht ontstonden zoals verwacht de problemen. Ongeveer anderhalve kilometer voor ons werd de tanker Athelaird getroffen. Enorme vuurzuilen schoten de lucht in. Ik was bang.

Ik commandeerde de geschutsbemanning naar boven om hun post in te nemen. De Lobus was totaal verduisterd en er vielen dan ook heel wat vloeken toen de mannen over alles en nog wat aan dek struikelden. Terwijl wij onze plaatsen begonnen in te nemen werd onze uitkijk steeds opgewonderd, hij meldde links, rechts, kortom overal duikboten. Volgens zaten er zoveel duikboten rondom ons dat ik niet verbaasd zou hebben staan kijken wanneer er een tegen ons aangevaren zou zijn.

Toen ik uiteindelijk het hele team op hun posten had, was de bootsman aan het worstelen met het sluitstuk van het kanon. Hij deed verschrikkelijk zijn best om het kanon te laden, alleen probeerde hij de scherpe granaat achterste voren in de kamer te duwen.

Die hele koude, natte nacht wachtten wij op het moment dat wij het vuur zouden kunnen openen.

Ex-luitenant Kenneth More speelt hier de rol van Squadron Leader Douglas Bader in de film 'Reach for the Sky' uit 1956.

Wij hadden ons al verzoend met het idee dat wij getorpeteerd zouden worden. De Lobus had een dieselmotor en ondanks alle verduisteringsmaatregelen braakte zij een vonkenregen uit haar pijp, waardoor wij voor de Duitsers een eenvoudig doel moesten vormen. Bovendien konden wij slechts een snelheid van 10 knoop ontwikkelen terwijl de Duitse onderzeeërs een snelheid van 17 knoop konden ontwikkelen.

Toen het echter dag werd was er tot onze verbazing nog steeds niets gebeurd. Ik liet de bemanning



Volmatroos More hier in 1940 in Valparaiso in Chili gefotografeerd na zijn reis met de MV Lobus.

teruggaan en probeerde de granaat uit de kamer te verwijderen. Ik probeerde het verschillende malen, tevergeefs. Hij zat moervast. Ik gebruikte een soort tang die precies over de groef achter de huls paste – maar ook dat hielp niets.

Toen zag ik de bootzman. Die stond aan de andere kant van het kanon te wachten om de granaat op te vangen die volgens hem wel uit de loop zou komen. De kapitein zei dat de enige manier het gewoon afvuren van de granaat was; iedereen bezette zijn posten weer. Het sluitstuk werd gesloten, terwijl de bootzman met zijn vingers in zijn oren met zijn ogen dicht naast het kanon ging staan.

Ik gaf opdracht: Vuur!

Er klonk een dreunende ontploffing, vervolgens een plons toen het projectiel enkele honderden meter voor ons in het water belandde. Vanaf dat moment hadden wij wat meer vertrouwen in ons verdedigingssysteem.

Toen de Lobus Bermuda verliet werd zij aan de zijkant beschadigd door een botsing met een havenboom. Desondanks zette het schip koers naar Cuba, de reparaties zouden later uitgevoerd moeten worden.

Toen wij de ingang van het Panamakanaal bereikten wemelde het aan boord van Amerikaanse douaniers. De Amerikanen waren nog niet in oorlog, maar waren ten opzichte van elk schip zeer wantrouwend en onderzochten zeer grondig of er soms Japanse saboteurs aan boord waren. De Amerikanen doorzochten het schip even grondig als een theateragent de kleine lettertjes in het contract van een acteur leest. Zij gingen pas van boord toen wij bij de Stille Oceaan waren gekomen.

Via de Amerikaanse westkust zakten wij langzaam af naar onze uiteindelijke bestemming, Valparaiso in Chili. De schade die het schip echter in Bermuda had opgelopen begon ons zorgen te baren. Reparatie was dringend nodig en toen wij de haven Talcahuano binnenliepen besloten wij om de reparatie direct te laten uitvoeren.

Het zinde ons helemaal niet toen men ons vertelde dat die negen weken zou vergen. Om die tijd in Chili te moeten doorbrengen leek mij geen goed vooruitzicht. Bovendien was het moreel van de bemanning niet zo best aangezien niemand post had ontvangen vanuit Engeland. De kranten die door de Duitsers gecontroleerd werden stonden vol met verschrikkelijke verhalen over bombardementen op Engeland en toen de mannen berichten lazen over het met de grond gelijk maken van Liverpool en andere steden werden zij steeds bezorgder. Na enige tijd ging ik in burger aan wal, om de Engelse consul op te zoeken, dit moest ik doen aangezien Chili neutraal was en ik in uniform onmiddellijk geïnterneerd zou zijn. Hij verzekerde mij dat al die krantenverhalen nonsens waren en gaf mij meer geruststellende berichten mee om aan de bemanning te vertellen.

Tenslotte arriveerden wij in Valparaiso waar onze enige ontspanning bestond uit het pesten van Duitsers die wij ontmoetten. De stad zat vol met Duitse marinemensen die zich niet buitengaats waagden vanwege een van onze slagschepen die in de buurt rondvoer.

Uiteindelijk begonnen wij weer aan de terugreis; de Lobus was nu geladen met ijzererts en guano. Nadat wij het Panamakanaal gepasseerd waren zetten wij koers naar de Caraïbische eilanden waar wij ons bij het konvooi HX84 voegden dat naar Halifax koerste – een konvooi van achtendertig koopvaardijschepen.

Het vuurwerk begon pas goed op 5 november 1940 toen het Duitse vestzakslagschip de Admiral Scheer het konvooi aanviel. De schepen verspreiden zich en de Lobus slaagde erin onder dekking van een rookgordijn te ontsnappen. Er gingen echter vijf schepen verloren, inclusief de gepantserde kruiser Jervis Bay die moedig het Duitse schip te lijf was gegaan en het meeste vuur had getrokken.

Terug in Engeland, meldde More zich na een verdiend verlof terug in de kazerne in Portsmouth; hij mocht een officiersopleiding gaan volgen. Begin januari 1941 vertrok hij naar het Lancing College

voor een opleiding van vijf weken. Hierna vertrok hij naar de HMS King Alfred – een marine-oefenkamp – waar hij een van de 22.500 was officieren die Koopvaardijofficieren opleidde tot luchtafweerofficieren.



In 1943 in Napels van boord van de HMS Aurora.

Hij keerde met een grote kater terug in Liverpool. Ik liet het er echter niet bij zitten, vertelde hij. Ik bleef de admiraliteit bestoken met overplaatsingsverzoeken. Toch liep het op niets uit; ik bleef aan wal. Ik sloot vriendschap met een onderofficier. De arme kerel moest voortdurend mijn klaagliederen aanhoren:

'Moet je horen', zie hij vertrouwelijk. 'De enige manier om hier weg te komen is ziek worden!'

Ik zei spottend: 'Ik, ziek? Weinig kans, kerel. Ik ben te gezond.'

'Je kunt simuleren', zei hij.

Ik was een en al oor.

'Wat dacht je van een blindedarmontsteking?' ging hij verder. 'Niemand kan bepalen of je die werkelijk hebt. Zoek de symptomen maar eens op voordat je de dokter gaat bezoeken. En na een ziekteverlof krijg je een andere benoeming.'

Ik dacht een paar minuten na. 'En wat gebeurt er als ze me geloven en mij gaan opereren?' vroeg ik.

'Nou en!' antwoordde hij.

'De volgende dag spitte ik een aantal medische boeken door – symptomen, pijnen; de hele toestand. Ik was zelfs van mening dat ik nu voor de camera zou kunnen optreden. Vervolgens wachtte ik tot er voldoende mensen om mij heen stonden.

Ik begon plotseling te kreunen terwijl ik met mijn hand kronkelende van de pijn over mijn buik wreef. Even later had een hospik mij naar de dokter gebracht. De dokter duwde precies op de plaats van de appendix en ik kreunde verschrikkelijk.

Hij keek mij ernstig aan nadat hij zijn onderzoek had afgesloten, 'Het ziet er naar uit dat je een blindedarmontsteking hebt, vriend' zei hij.

Ik dacht bij mijzelf dat ik wanneer hij niet tot deze conclusie zou zijn gekomen, als acteur geen knip voor de neus waard was geweest. Ik werd naar een splinternieuw hospitaal in Blundell Sands overgebracht en regelrecht de operatiekamer binnengereiden.

Toen ik weer bijkwam stond de chirurg peinzend over zijn kin te wrijven. 'Ik heb nog nooit zo'n mooie appendix gezien', zei hij een beetje in de war.

De operatie was het waard geweest. Ik kon weg uit Liverpool. Tijdens mijn ziekteverlof meldde ik mij voor een artillerie cursus op Whale Island, voor Portsmouth. Ik wist dat ik na zo'n cursus naar een schip zou worden overgeplaatst. Helaas duurde de cursus langer dan ik verwacht had – die duurde wel drie maanden – en ik begon hoe langer hoe meer naar de zee te verlangen, ik hield het bijna niet meer uit. Tenslotte vertelde ik alles aan mijn commandant. Hij begreep mijn gevoelens en beloofde mij iets te doen. Ik kreeg verlof om eens rond te kijken. Begin mei 1942 kwam het telegram waar hij op zat te wachten. Hij kreeg opdracht om zich in Liverpool bij de HMS Aurora te melden waar hij luchtafweerofficier werd, terwijl hij tevens tot luitenant werd gepromoveerd.

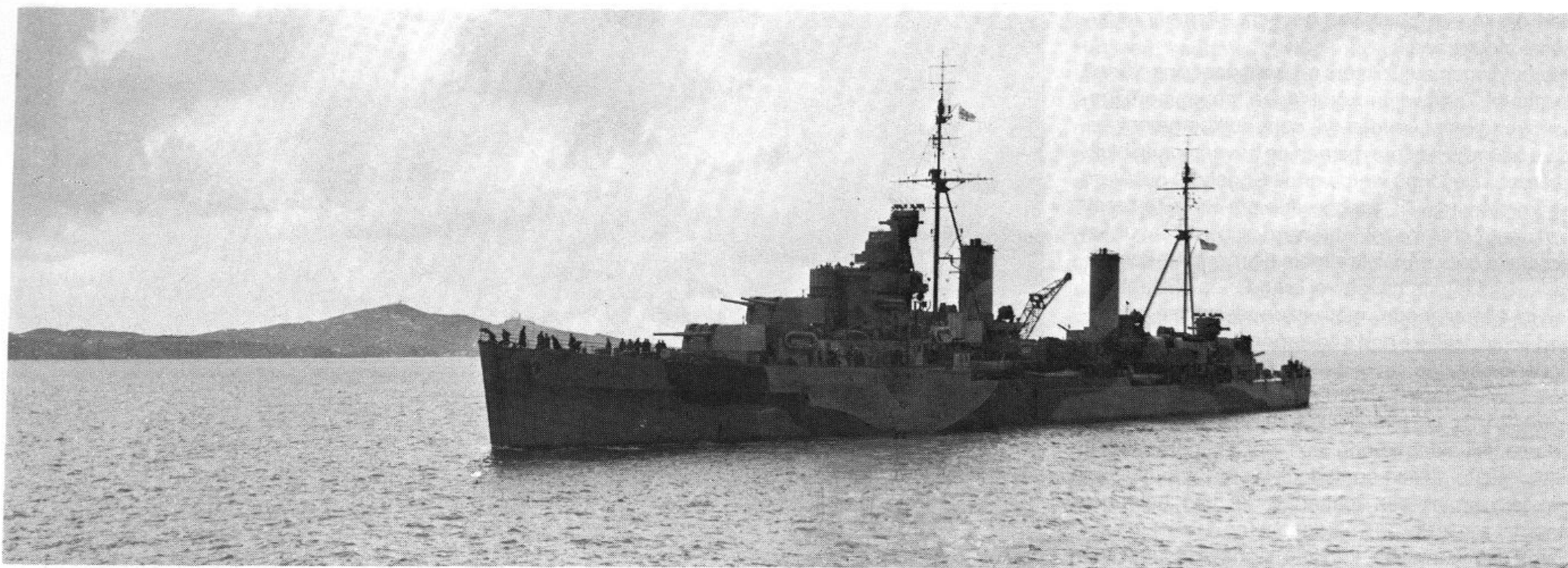
Toen ik de Aurora zag leek het een enorm schip; slank, agressief, in een woord een fantastische kruiser. De officieren vormden een tof stelletje en na de eerste schok, toen bleek dat ik een acteur was, kon ik vrij snel goed met ze opschieten.

Op 4 juli vertrokken wij via de rivier de Mersey en voeren via Noord-Ierland als een escorteschip voor een aantal mijnenleggers. Het doel was de route te blokkeren die de Duitsers gebruikten om via de Noordzee de Atlantische Oceaan binnen te sluipen om daar geallieerde konvooien aan te vallen.

Wij hadden een prachtige tijd. Overal ijsbergen die mij aan de Titanic deden denken; bovendien voortdurend een zeer dichte mist. Desondanks voeren wij met een snelheid van vijftien knoop in een gesloten formatie. Het was koud en niet ongevaarlijk, zeker wanneer de mijnen overboord werden gezet. Een van de tien krengen kwam tot ontploffing wanneer wij ze overboord zetten waardoor de betrekkelijke stilte met een hevige explosie verscheurd werd.

Iedereen haalde opgelucht adem toen wij weer naar het zuiden gingen om een konvooi te escorteren dat zich aan het verzamelen was bij Land's End. Dit konvooi zou naar Noord-Afrika gaan met voornamelijk Cameron Highlanders en andere Schotse troepen aan boord – voor generaal Montgomery die zich klaarmaakte voor El Alamein. De route van het konvooi naar het midden-Oosten liep via de Kaap, maar wij zouden slechts een deel meevaren tot Freetown Leone, aan de westkust van Afrika.

Hoe warmer het werd, hoe meer kleren wij aflegden. Maar toen kapitein Agnew een paar van ons in een korte broek zag werken deed hij een dagorder



HMS Aurora, bouwkosten £ 1.252.915, werd op 20 augustus 1936 te water gelaten. Hier vaart het schip vlak voor Kerstmis 1942 de haven van Bône binnen. Aan boord luitenant Kenneth More (IWM).

uitvaardigen waarin hij ons herinnerde aan het feit dat wij fatsoenlijk gekleed dienden te gaan. De bedoeling was dat wij beschermd zouden zijn tegen de hitte van de mondingsvlammen van de kanonnen; er werd verteld dat mannen tijdens de gevechten om de River Plate hierdoor zware verwondingen hadden opgelopen.

Nergens viel een spoor van de vijand te bekennen en de zon brandde zo verschrikkelijk heet dat wij de kapitein smeekten zijn order in te trekken.

Uiteindelijk zei de kapitein: Het interesseert me niet wat jullie aantrekken, als jullie maar wat aantrekken al is het je pyama!

Dat was de reden dat luitenant More de enige marine-officier werd die ooit in een blauwgestreepte pyama zijn dienst deed.

Luitenant More vertelt huiverend zijn volgende conflict met de kapitein:

Ik was toevallig op de brug toen er opdracht kwam van het vlaggeschip om zig-zag-koers II te gaan volgen. Konvooien voeren vaak van dit soort koersen om eventuele duikboten te misleiden. Deze koersen stonden in een boek en toen de order kwam hoefde elk schip alleen maar dit koersenboek te raadplegen. Op deze manier waren wij in staat het hele konvooi een andere koers te laten varen zonder dat het onderlinge verband verbroken werd.

Zig-zag-koers II betekende dat de Aurora tien minuten lang een bepaalde koers moest volgen, vervolgens weer een andere koers, enzovoorts. Kapitein Agnew genoot op dat moment van een welverdiende rust en ik vroeg mij af waarom ik hem zou laten wekken. Uiteindelijk besloot ik het karwei zelf te klaren per slot van rekening was dat mijn taak.

Ik gaf de nodige opdrachten en wij begonnen dadelijk met onze zig-zag-koers. Alles leek voortreffelijk te verlopen. Ik voelde mij geheel meester van de situatie toen ik iemand wanhopig hoorde schreeuwen: 'Stuurboord in plaats van bakboord!'

Kapitein Agnew stond meteen aan dek. Ik keek hem paniekerig aan. 'Je vaart regelrecht op het schip van de commodore af' gromde hij. Het schip van de commodore doemde vlak voor ons op en wij voeren recht op haar af en zouden haar midscheeps rammen. Alleen door het perfecte zee-manschap van kapitein Agnew slaagden wij erin een botsing te vermijden.

'Er verschenen seinvlaggen aan boord van het andere schip: Naam van de wachtdoende officier.

Dat was ik. Ik keek naar kapitein Agnew. Hij was rood aangelopen. Technisch viel de bijna-botsing onder zijn verantwoordelijkheid; de Aurora was zijn schip. Hij seinde dadelijk terug: Mijn verantwoordelijkheid. De wachtofficier is nog in opleiding.

Later kreeg ik een stevige uitbrander, maar ik was er gelukkig goed vanaf gekomen. En ik begreep meteen waarom iedereen aan boord zoveel respect voor hem had!

Na twee weken in Free Town te hebben gelegen,

keerde de Aurora terug naar de Middellandse Zee om in november 1942 deel te nemen aan de operatie Torch in Noord-Afrika. Luitenant More was commandant van de 4-inch luchtafweerkanonnen toen zij voor Oran begonnen te patrouilleren. Het was hun taak om de landingen te ondersteunen en te voorkomen dat de Franse oorlogsschepen uit de haven zouden ontsnappen.

Bij het aanbreken van de dag verscheen er een grote Franse destroyer, met gevechtsseinen in top, voor de ingang van de haven, waarschijnlijk met de bedoeling om te ontsnappen. Wij wilden geen gevecht met de Fransen, maar wij hadden per slot van rekening onze orders. Wij gingen haar achterna. Twintig minuten later besloot de kapitein van het Franse schip om het maar voor gezien te houden. Hij zette zijn schip aan de grond, een hevig brandend wrak.

Het was een enorme ervaring voor mij zo'n gecombineerde actie, snel, spannend, lawaaierig. Ondanks het feit dat veel granaten vlakbij ons ontploften voelde ik mij niet bang. Ik was veel te druk. Wij werden ook niet geraakt en ik had er ook geen idee van wat er zou gebeuren wanneer dat wel het geval zou zijn. Die ervaring zou ik nog krijgen. De zee rondom ons wemelde van vijandelijke duikboten. Er werden minstens 25 torpedo's op ons afgevuurd die wij allemaal wisten te ontwijken.

Om 11.00 uur probeerden er weer twee Franse

destroyers te ontsnappen. De een had vier schoorstenen, het andere schip was wat kleiner. Er brak weer een gevecht op leven en dood uit. Ontploffende granaten deden grote waterzuilen rondom ons omhoog spuiten. De Fransen hadden een truc bedacht om hun eigen schoten te kunnen traceren door met groene kleurstof te werken. Twee granaten vlogen rakelings over ons heen. De Aurora kon echter een snelheid van 29 knoop ontwikkelen. Kapitein Agnew liet het schip een scherpe draai maken en toen de volgende granaat aan kwam fluiten werd de verf praktisch van onze boot geschraapt, zo, dichtbij ontplofte de granaat. Met behulp van een Britse destroyer, de Boadicea slaagden wij erin het kleinere Franse schip uit te schakelen. Het grote schip vluchtte om dekking te zoeken achter een voor de kust uitstekende rotspunt onder een zwaar rookgordijn. De Aurora had haar taak dus volbracht.

De Aurora werd vervolgens het vlaggeschip van het 12e Kruiser-eskader onder leiding van Schoutbij-nacht Sir Cecil Harcourt. Bekend onder de naam Smaldeel Q bestond het eskader uit de Aurora, twee andere kruisers, de Sirius en de Argonaut, en een tweetal destroyers, de Quiberon en de Quentin. De bedoeling was om de aanvoerlijnen van Rommel tussen Sicilië en Tripoli af te snijden.

In de nacht van 1 op 2 december onderschepten zij twee Duitse destroyers en vier koopvaardijschepen.



Kenneth More werd tot kapitein gepromoveerd toen hij in de film uit 1960 'Sink the Bismarck' de rol van Commandant van de Marine-operaties speelde. In de film heette hij Sheppard, terwijl de werkelijke naam van deze man Edwards was.

pen die in een chaotisch gevecht allemaal uitgeschakeld werden.

Hierna gingen de Duitsers op jacht naar ons, vertelt Kenneth. Toen wij in Bône lagen, onze vooruitgeschoven basis, werden wij door duikbommenwerpers aangevallen die meteen de haveningang blokkeerden. De Orion werd vanuit Engeland gestuurd ter versterking. Zij slaagde erin om Bône te bereiken, maar al binnen 24 uur werd zij compleet uitgeschakeld door een voltreffer in de machine-kamer. Elk avond lag de haven vol brandende olietankers, terwijl alle schepen, met uitzondering van ons eigen schip, treffers had opgelopen.

Tijdens een van de raids schoten wij een vliegtuig neer dat achteraf een Beaufighter van de RAF bleek te zijn. De piloot was gelukkig niet al te boos op ons. Hij slaagde erin zich met zijn parachute in veiligheid te stellen en bedankte ons later nog voor het feit dat hij een maand verlof had gekregen doordat zijn kist was neergeschoten.

Enige tijd later liep kapitein Agnew tijdens zo'n hevige aanval weer zoals gewoonlijk op het dek te ijsberen. Daar ontmoette hij de scheepsarts, dokter Sam Balfour.

'Geniet je, Sam?' vroeg de kapitein.

'Nou', antwoordde de dokter, 'ik zat benedendeks en ik had geen idee wat er allemaal aan de hand was. Het schip zou getroffen kunnen worden zonder dat ik daar maar enig idee van had.'

Dit zette kapitein Agnew aan het denken. Er is niets demoraliserender dan tijdens een gevecht benedendeks moeten afwachten, naar het gevechtsruimter luisteren en jezelf proberen voor te stellen wat er buiten allemaal gaande is.

Het resultaat was in ieder geval dat luitenant More opdracht kreeg om zich niet meer met de luchtafweerkanonnen te bemoeien maar tijdens de gevechten een soort van ooggetuigeverslag te geven met een microfoon in zijn hand op een van de lager gelegen dekken, zodat de hele bemanning op de hoogte bleef van hetgeen zich bovendeks afspeelde.

Dit werd zo'n succes dat de machinekamer zich erover beklaagde dat de stokers rond de luidsprekers stonden in plaats van te werken. Hij mengde zijn verslag met een aantal vrolijke noten en het moreel van de bemanning verbeterde zo snel dat dit voorbeeld al snel op de andere schepen gevolgd werd.

Kenneth More vertelt dat hij altijd uitermate eerlijk en objectief bleef in zijn verslaggeving en geen feiten probeerde te verdoezelen. Bijvoorbeeld, vertelde hij, dat hij op zekere dag via de microfoon zei: 'er komen 12 torpedo-bommenwerpers aan stuurboord aangevlogen. Wij hebben het vuur nog niet geopend. Nu wel. Wij hebben er een geraakt, nog een. Ze hebben hun torpedo's laten vallen. De kapitein begint met zijn ontwijkingsmanoeuvre', enzovoorts. Hij vertelde dat zijn grootste probleem eigenlijk het feit was dat hij bang was met alleen een helm en microfoon, maar dat hij dat niet via de microfoon mocht laten merken. Uiterlijk moest hij kalm en overwogen blijven.

Bovendien moest hij goed op zijn woorden letten. Op een gegeven moment waren zij Algiers binnengelopen. 's Avonds arriveerden er Duitse torpedo-bommenwerpers vanuit Marseilles die tot de aanval over gingen. Luitenant More die was gaan passagieren, sprintte, met aardig wat wijn achter de kiezen, terug naar de haven om zijn plaats achter de microfoon weer in te nemen. Op dat moment was de aanval in volle gang. Overal was rook. Alle schepen in de haven waren aan het schieten.

Een van de schepen schoot op een verkeerd doel en More schreeuwde vrolijk:

'Niet te geloven! Een van die stomme honden heeft een versperringsballon neergeschoten!'

Ik was vergeten dat wij in de haven lagen. Mijn woorden werden via de versterker over heel Algiers uitgeschreeuwd. Ik kreeg een zware reprimande.

Op 7 juni 1943 kreeg de Aurora belangrijke bezoekers – admiraal Cunningham en generaal Eisenhower. De Aurora vormde voor hen de basis bij de inleidende beschietingen van Pantelleria, de mari-



Plezier met een collega-officier in Taranto, Kerstmis 1943.

nebasis van de As-mogendheden.

De Aurora opende de volgende dag om 10.30 uur het vuur op Pantelleria. Spoedig ging het hele eiland in rook gehuld. Schepen met raketwerpers die voor het eerst werden ingezet volgden de Aurora. Vervolgens arriveerden er honderd vliegende forten. Het leek onmogelijk dat ook maar iets of iemand deze beschieting zou kunnen overleven. Kenneth More herinnert zich dat het schip door de hevige explosies op het eiland hevig op en neer deinde, ondanks het feit dat zij vijf kilometer van het eiland lagen. Hij vertelt hoe Eisenhower erg opgewonden werd en dichtbij wilde, maar dat de kapitein al zorgen genoeg had en niet van plan was ook nog de dood van Eisenhower of Cunningham op zijn geweten wenste te hebben.

Na Pantelleria vertrok de Aurora op volle kracht naar een ander eiland, Lampedusa, om daar de acties te ondersteunen. Hierna keerde het schip weer naar Algiers terug.

Toen volgde een erg belangrijke opdracht. De Aurora werd uitgekozen om koning George VI in Tripoli op te halen en hem naar Malta over te brengen. Het was bekend dat de koning erg op netheid gesteld was en More herinnert zich hoe iedereen aan boord dagenlang bezig was met poetsen, het schip blonk tenslotte als een diamant.

Toen de koning aan boord was maakte hij met alle officieren een praatje in de mess. Luitenant More herinnert zich dat de nachtelijke overtocht naar Malta een moeilijk karwei was voor kapitein Agnew. Overal bevonden zich nog vijandelijke vliegtuigen en op een gegeven moment kregen zij zelfs opdracht om het vuur te openen op een paar verdachte torpedo-bommenwerpers. Alle voorzorgsmaatregelen waren genomen inclusief een escorte van zes destroyers en een aantal nachtjagers die de hele tocht meevlogen.

Zondag 20 juni 1943 was een dag om nooit te vergeten, vertelt More. Wij stoomden de Grand Harbour in Malta binnen. De witte huisjes fonkelden in de zon. Duizenden inwoners van Malta, dolgelukkig met het einde van de langdurige belegering, zongen het volkslied. De stemmen weerklonken prachtig over het brede water. De Koninklijke standaard wapperde in top en de koning bevond zich op een speciaal begroetingsplatform voor onze brug. Lord Gort, de gouverneur van het eiland, kwam aan boord waarna de koning een glorieuze inspectietocht over het eiland maakte.

Niet lang daarna was de Aurora betrokken bij de inleidende acties voor de landingen op Sicilië en het Italiaanse vasteland.

Onder dekking van de duisternis waagde zij zich zonder escorte tot vlak onder de kust om olieopslagplaatsen en andere doelen op de kust te beschieten.

Op 10 juli 1943 opende de Aurora om 01.15 uur het vuur op Catania op Sicilië waarmee zij de eer had om de eerste granaten af te vuren die de terugkeer van de geallieerden in Europa aankondigden. Hierna volgde de zuivering van de nauwe Straat van Messina. Uiteindelijk keerde het schip terug naar Bizerta waar More waterpolo speelde en uitgebreid rondom het schip kon zwemmen. Met zijn groep 'The Silver Phantoms' die hij aan boord had opgericht gaf hij weer twee shows aan boord en speelde bovendien voor 30.000 Amerikanen op het vasteland.

Na Salerno waar het schip vanuit zee een vijandelijke colonne van zeven pantserwagens met slechts negen salvo's uitschakelde, werd het schip op Malta in een dok opgelegd. Daar werd het schip op een wonderbaarlijke wijze nooit getroffen tijdens de voortdurende vijandelijke luchtaanvallen.

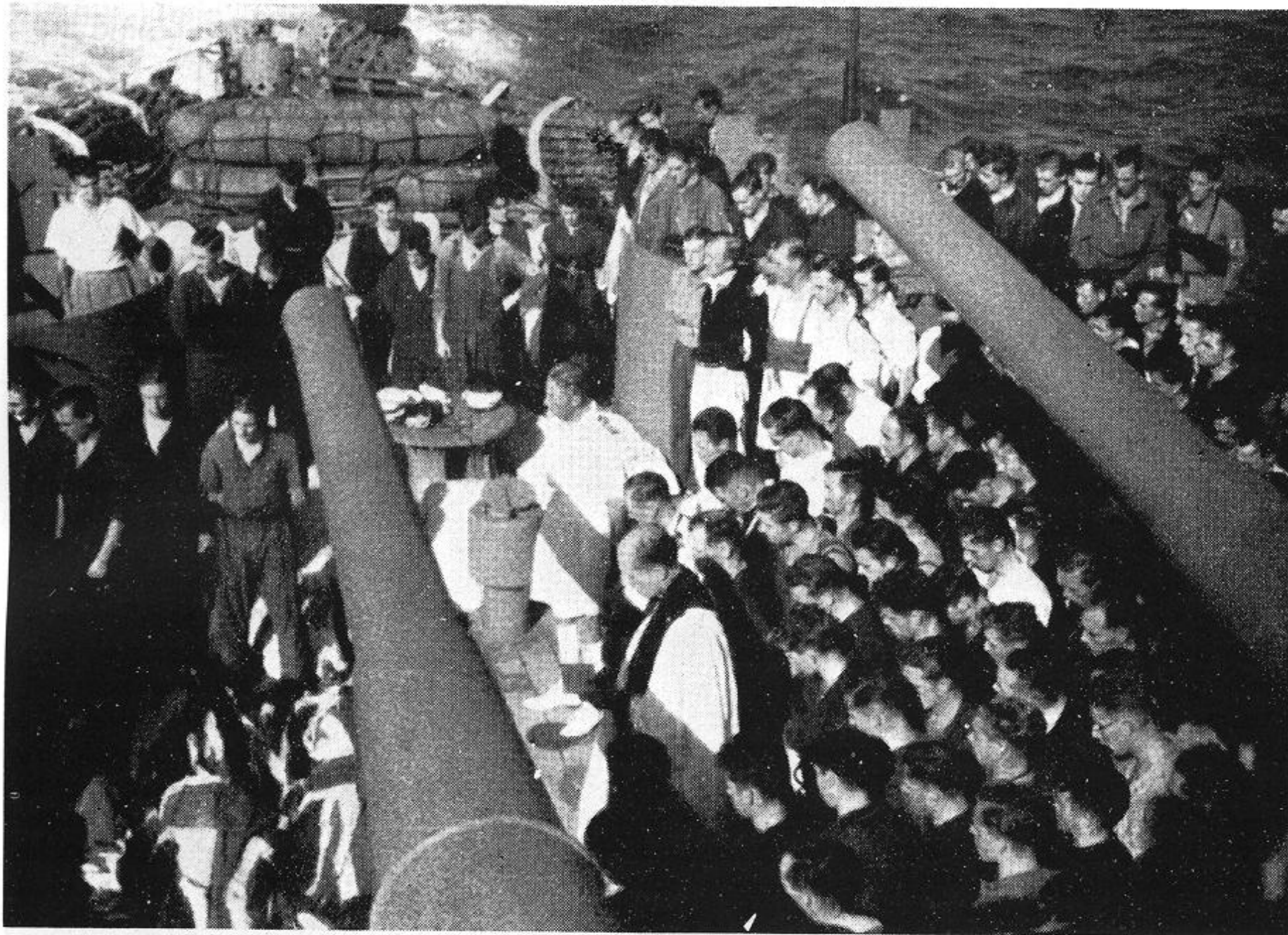
Toen de Aurora op 4 oktober Grand Harbour in Valetta verliet, voer het schip naar Alexandrië om troepen en voorraden aan boord te nemen en die via de Aegeïsche Zee naar de eilanden Cos en Leros te brengen. De Duitsers hadden een niet onaanzienlijke vloot bommenwerpers op Rhodes en de naburige eilanden gestationeerd en binnen tien dagen waren er dan ook al negen schepen verloren gegaan. Nu was het de beurt aan de Aurora om spitsroeden te lopen.

Luitenant More herinnert zich hoe de moed hem in de schoenen zonk toen de uitkijk de naderende vliegtuigen begon te tellen. Hij telde al 13 Stuka's en een aantal Messerschmitts – terwijl zij slechts de beschikking over één Beaufighter hadden. De Duitsers maakten korte metten met dit vliegtuig en concentreerden toen hun aandacht op het schip.

'Ze cirkelden als roofvogels om ons heen om onverhoeds op ons neer te duiken', vertelt More. 'Ons 6-inch kanon slaagde er niet in om de eerste drie aanvallers te raken, daar was het kanon ook eigenlijk helmaal niet voor geschikt. Maar ook het vuren van onze 4-inch-kanonnen stelde niet veel voor. Ook zij raakten niets.'

Toen dook het vierde vliegtuig naar beneden. Ik keek naar boven en zag tot mijn ontzetting een angstwekkend grote 1.000 pondsbom, ter grootte van een matras, recht naar beneden komen.

Naast mij stond een journalist, een kleine mannetje met een bril dat Hardy heette. Hij was in Tripoli bij ons aan boord gekomen en had al veel acties mee-



Een begrafenisplechtigheid de dag na de aanval op de Aurora. More staat naast de officier met het donkere hemd links van de loop van het rechterkanon.

gemaakt die hij allemaal op de film vastlegde. Toen wij allebei de bom naar beneden zagen komen lieten wij ons allebei, plat op het dek vallen. Er was niet veel ruimte voor ons tweeën.

'Schuif eens op, kerel', schreeuwde ik. 'Maak eens een beetje plaats voor mij!' 'Hardy schoof zeer beleefd een paar centimeter opzij op het moment dat de bom op het kanonnendek landde en ontplofte. Ik dacht dat het einde van de wereld was aangebroken.

Een andere bom miste ons net en ontplofte op een paar meter afstand in de zee. Een bombscherf sloeg dwars door de bepantsering van de brug en scheerde op enkele millimeters over het hoofd van Hardy. Hij lag precies op de plaats waar ik gelegen zou hebben wanneer hij niet opgeschoven zou zijn. Binnen een paar tellen was hij echter al weer aan het filmen.

Het zag er slecht voor ons uit. De achtersteven van ons prachtige schip was beschadigd. Temidden van verwrongen staal lagen de lichamen van 43 mannen. Bovendien waren vele mannen gewond geraakt.

De munitie begon te ontploffen. Vlammen sloegen naar boven. Nog eens zestien duikbommenwerpers verschenen aan de hemel. Ze cirkelden, klaar om ons aan te vallen, boven ons. Toen ze echter zagen dat wij praktisch uitgeschakeld waren concentreerden zij zich op de ons escorterende destroyers. Dat kwam ons goed uit; wij hadden praktisch geen luchtafweerkanonnen meer over.

De nacht die toen volgde was wel de ergste die ik ooit heb meegemaakt. Ik had de pech die nacht wacht te moeten lopen en ik had de lugubere, verschrikkelijke taak om afgerukte ledematen vanuit allerlei hoeken en gaten te moeten verwijderen. Toen ik later in slaap probeerde te komen werd ik achtervolgd door een vreselijke nachtmerrie – een nachtmerrie die mij vele jaren later nog zou achtervolgen – een nachtmerrie die begon bij het naar beneden zeilen van die grote bom tot aan het inferno dat volgde en de verschrikkelijke gevolgen.

De volgende dag sleepten wij ons moeizaam terug naar Alexandrië terwijl wij onderweg onze doden een zeemansgraf bezorgden. Tijdens de begrafenisplechtigheden stond ik blootshoofd aan dek terwijl ik mij realiseerde dat het feit dat ik scheepsomroeper was mij van een wisse dood had gered. Wanneer ik bij de kanonnen gestaan zou hebben zou ik gesneuveld zijn; hetgeen het lot van mijn opvolger was geweest.

Italië had nu een wapenstilstandsverdrag afgesloten en daarom ging de Aurora naar Taranto, de grote marine-basis, om de nodige reparaties te laten uitvoeren. Nu werden er allerlei mutaties onder het personeel uitgevoerd. Bill Agnew die tot commodore gepromoveerd was, verliet ons en Geoffrey Barnard, de tegenwoordige vice-admiraal Sir Geoffrey Barnard, volgde hem als kapitein op. Agnew was tijdens zijn periode als gezagvoerder van de Aurora verantwoordelijk geweest voor het tot zinken brengen van een vijandelijke kruiser, tien destroyers, drie mijnenvegers en gewapende trawlers, zeven landingsvaartuigen en eenentwintig

koopvaardischepen; een indrukwekkende lijst.

Het werd kerstmis 1944 en de gebruikelijke festiviteiten werden weer afgewerkt. Zoals meestal 's avonds speelde ik op de piano. Ik had een blaas op mijn duim en ik moest dertien keer vanachter de piano weg, maar welke artiest is bestand tegen zo'n enthousiast publiek?

Toen Kerstmis voorbij was realiseerde ik mij dat ik meer dan twee jaar op de Aurora had gezeten. In die tijd was bijna de hele bemanning vervangen met uitzondering van ikzelf. Ik was de oudste bewoner van het schip; ik dacht dat ik de enige aan boord was die wist hoe alles werkte en in elkaar zat.

Weer begon ik rusteloos te worden. Ik was een en al oor toen een vriend tegen mij zei: 'Geef je vrijwillig op als vuurleidingsofficier. Dan ben je hier binnen de kortste keren weg!'

Het idee trok mij enorm aan. En binnen de kortste keren zat ik weer in Engeland in Yeovilton in Somerset voor een twee maanden durende cursus waar na ik tweede luitenant werd.

Voordat ik overgeplaatst werd, kreeg ik eerst verlof. Toen hij zijn overplaatsingsopdracht kreeg bleek dat hij overgeplaatst werd naar de Stille Oceaan, naar het vliegdekschip de Victorious. Op het moment dat al zijn vrienden het einde van de oorlog aan het vieren waren zat More tot zijn ontzetting op het troepentransportschip de Nieuw Amsterdam was hij op weg in de rode Zee naar een andere oorlog.

Na drie weken wachten in Sidney, Australië, kwam hij als tweede vuurleidingsofficier aan boord van het vliegdekschip om de Amerikanen te helpen bij aanvallen op het Japanse vasteland.

De volgende vijftig dagen kregen zij geen land te zien, de bevoorrading geschiedde in volle zee, terwijl de vliegtuigen voortdurend af en aan vlogen tijdens hun aanvallen op Japan. More herinnert zich hoe opgelucht hij was toen het bericht van de capitulatie van Japan kwam. Die avond dronk iedereen zich een vreselijk stuk in de kraag. De volgende morgen stond iedereen weer met beide benen op de grond toen de opdracht kwam om het koperwerk van kanonnen weer te poetsen. Het was nu weer vrede, vertelt Kenneth, en wij brachten de terugreis naar Engeland poetsend door.





DUITSE KRIJGSGEVANGENEN IN ENGELAND

Het leven in Duitse krijgsgevangenkampen, de ontsnaptingspogingen e.d. zijn sinds het einde van W.O. II op vele manieren beschreven. Weinig daarentegen is er gepubliceerd over de Engelse kampen voor Duitse en Italiaanse krijgsgevangenen die tegen het einde van de oorlog tot honderden gegroeid waren.

Duitse en Italiaanse soldaten, matrozen en luchtmacht mensen die gevangen genomen en naar Engeland overgebracht werden, moesten eerst een van de negen ondervragingskampen passeren. Hier werden ze ondervraagd door de Krijgsgevangenenondervragingsafdeling onder leiding van overste A. P. Scotland die zijn hoofdkwartier in Londen had in de Kensington Palace Gardens no. 8. Een huis dat gevorderd was van een margarine-miljoenair.

Race-banen en voetbalvelden hadden de voorkeur aangezien men hier meestal voldoende ruimte en accommodaties voor de gevangenen en de stad had. Op de race-banen van Doncaster en Kempton park werden van dit soort kampen ingericht en op het voetbalveld van Preston North End; andere kampen in het open veld werden ingericht in Catterick, Yorkshire en Loughborough in Leicestershire. Normaal werden gewone gevangenen naar Londen overgebracht, terwijl Luftwaffe-gevangenen via het RAF ondervragingskamp in Cockfosters werden afgehandeld.

De ondervragingsmethoden van overste Scotland en zijn officieren waren zeer grondig. De enige Duitse krijgsgevangenen die tijdens de oorlog naar Duitsland kan terugkeren, Oberleutnant Franz von



Uiterst boven: Op 8 juni 1944 arriveert hier de eerste groep van 364 in Normandië gevangengenomen Duitsers in Krijgsgevangenenopvangkamp no 9. Foto van sergeant Wilkes (IWM). **Boven:** Tegenwoordig stopt de trein alleen maar tijdens paardenraces die in de buurt gehouden worden.

Werra (Zie T & N nr. 2) passeerde zowel het ondervragingskamp in Londen als hij in april 1941 Duitsland bereikte kon hij een goed verslag geven van de Engelse ondervragingstechnieken – in feite was de informatie die hij vergaarde vele malen belangrijker dan de informatie die hij aan zijn ondervragers had kunnen geven!

Wanneer een gevangene eenmaal in een normaal

krijgsgevangenenkamp terecht was gekomen, werd hij verder niet meer ondervraagd. Deze kampen waren ingericht in omgebouwde hotels, kazernes, landhuizen, colleges en speciaal daartoe gebouwde kampen. Om de aantallen niet te groot te laten worden, werden de krijgsgevangenen gedeporteerd, deze keer niet naar Australië, maar naar Amerika en Canada, dit geheel tegen de zin van de



Links: Krijgsgevangenen verzamelen zich voor het eten (IWM). Boven: Tegenwoordig groeit dezelfde rozenstruik nog op de voorgrond.

gevangenen zelf in die beducht waren dat zij door hun eigen onderzeeërs getorpedeerd zouden worden.

Binnen de kampen werden zogenaamde 'Lagerführers' oftewel kampoudsten aangesteld die de Duitse discipline moesten handhaven. Men stuitte op problemen bij de hardleerse Nazi's en SS-ers die hun nederlaag moeilijk konden verkroppen en de gevangenen in twee groepen uiteenscheurden waardoor menigmaal relletjes ontstonden.

Alhoewel geen enkele Duitser of Italiaan erin slaagde in Engeland te ontsnappen betekende dat niet dat er geen vluchtpogingen werden ondernomen. De ontsnapping die bijna lukte was die van twee Luftwaffe-officieren, Hauptmann Wappler en Schnabel die vanuit kamp no. 15 in het Shap Wells Hotel bij Penrith in Westmorland ontsnapten. Zij stalen een tweepersoons lestoestel, een Miles Magister, van het vliegveld Kingstown bij Carlisle en slaagden er zelfs in om een succesvolle tussenlanding te maken om brandstof in te nemen waarbij zij de RAF wachtcommandant ervan overtuigden dat zij Nederlandse piloten waren die een oefenvlucht aan het maken waren. Zij liepen echter tegen de lamp toen zij dezelfde truc nog een keer probeerden uit te halen op het vliegveld Horsham St. Faith in Norfolk. De autoriteiten waren echter zeer onder de indruk van het 'stoute stukje' dat deze twee mannen hadden uitgehaald. Een andere poging om een vliegtuig te stelen werd in december 1944 op de Amerikaanse basis Warrington in Cheshire verijdeld.

De grootste ontsnapping vond in december 1944 plaats vanuit kamp no. 112 in Doonfoot in Ayr, Schotland toen 97 Italianen via een tunnel uit het kamp braken. Binnen een paar dagen waren ze allemaal echter weer achter slot en grendel. Een grote massale ontsnapping vond op 10 maart 1945 plaats vanuit het Island Farm kamp no. 11 in Zuid-Wales plaats. Pas een week na de uitbraak kon de laatste van de 76 ontsnapte gevangenen weer opgepikt worden.

Drie maanden eerder was er een ontsnapping gepland in het kamp Le Marchant in Devizes in Wiltshire, een plan dat later als het 'Devizescomplot' werd betiteld en waarbij het de bedoeling van SS-ers in het kamp was geweest om Londen te veroveren. In de zomer van 1944 werd Devizes gebruikt als een opvangkamp voor belangrijke gevangenen. In het bijzonder ging het om politieke gevangenen die later over verschillende kampen verdeeld zouden worden. Het kamp was eerst door de Engelsen en Polen bewaakt maar werd nu door de Amerikanen bewaakt toen de Duitsers gelijk met de gevangenen uit het Lodge Moor kamp in Sheffield wilden ontsnappen. De Duitsers wilden de wachtposten overweldigen en de gevangenen uit andere kampen bevrijden. Daarna waren ze van plan tanks, pantserwagens en zelfs vliegtuigen te veroveren om vervolgens Londen aan te vallen. De uitbraak was gepland om samen te vallen met het Ardennenoffensief van Hitler. De Duitsers waren van mening dat het slechts een kwestie van tijd zou zijn totdat de Duitse troepen vaste grond op Engel-



Boven: Nadat de gevangenen ondervraagd en geselecteerd waren, werden ze onder bewaking in groepen van vijftig weer naar het station afgemarcheerd. Onder: Tegenwoordig zijn het auto's die in rijen van vijftig opgesteld worden.



se bodem zouden hebben. Hoe fantastisch het plan ook leek, (een van de Amerikaanse wachtposten had een gesprek afgeluisterd), de autoriteiten namen het heel serieus op. Het kamp werd door tanks en luchtlandingstroepen omsingeld waarna de dertig leiders van het complot overgebracht werden naar het ondervragingskamp in Londen. Nadat zij uit elkaar waren gehaald en over verschillende andere kampen waren verdeeld werd een van de Duitsers, Feldwebel Wolfgang Rosterg, door andere gevangenen op 23 december 1944 in kamp no. 21 in Comrie in Perthshire opgehangen, onder verdenking van verraad van het complot aan de Engelsen. Vijf Duitsers, Erich König, Jupp Mertens, Kurt Zülsdorf, Heinz Brühling en Joachim Golitz werden later schuldig bevonden aan moord en op 6 oktober 1945 in de gevangenis van Pentonville opgehangen.

Een andere Duitser, onderofficier Gerhardt Rettig, die altijd tegen het plan was geweest werd op 24 maart 1945 na een bloedige jacht door andere gevangenen doodgeslagen. De oorlog was al voorbij toen de twee leiders uit het kamp Emil Schmit-

tendorf en Armin Kühne op 16 november werden geëxecuteerd voor hun misdaad in Pentonville.

Volgens de Geneefse Conventie mochten krijgsgevangenen werk verrichten wanneer zij daarvoor betaald werden. Dit deed men dan ook om te voorkomen dat er spanningen zouden ontstaan onder de gevangenen. In het algemeen waren de gevangenen tamelijk gewillig in dit opzicht alhoewel in juli 1944 in kamp no. 22 in Tiverton een soort muiterij ontstond onder de 650 Italiaanse gevangenen toen 28 gevangenen opdracht kregen om kolen uit te laden op het station van Exeter. De gevangenen verklaarden dat dit een gevaarlijk karwei was door de aanwezigheid van luchtafweergeschut vlak in de buurt. Toen de 28 mannen de cel in moesten staakten alle andere gevangenen om hun vrijlating te bewerkstelligen. De commandant, majoor Monaco, slaagde erin binnen drie dagen de staking te breken door het hele kamp op te sluiten – de straf van strafdieet no. 2 was teveel voor de Italianen!

De voedselkwestie vormde toch een doorn in het oog van de Engelsen aangezien de krijgsgevangenen dezelfde rantsoenen kregen als de Britse mili-

tairen, hetgeen heel wat beter was dan de rantsoenen die de Engelse burgers kregen. Deze rantsoenen werden tijdens de oorlog afhankelijk van de voedselsituatie aangepast.

De gevangenen hielden zich in hoofdzaak met twee soorten werk bezig, in de eerste plaats agrarisch werk en in de tweede plaats puinruimen. Voor het laatste ontvingen zij drie shilling voor een 48-urige werkweek. Dit loon dat uitbetaald werd in kampgeld om te voorkomen dat de gevangenen het na een ontsnapping zouden kunnen gebruiken, kon in de kantine gebruikt worden voor sigaretten, scheermesjes, haarolie, e.d.

Ondanks de verzekering dat deze dwangarbeid er niet toe zou leiden dat Engelse arbeiders werkloos zouden worden, ontstond er toch verzet onder deze arbeiders.

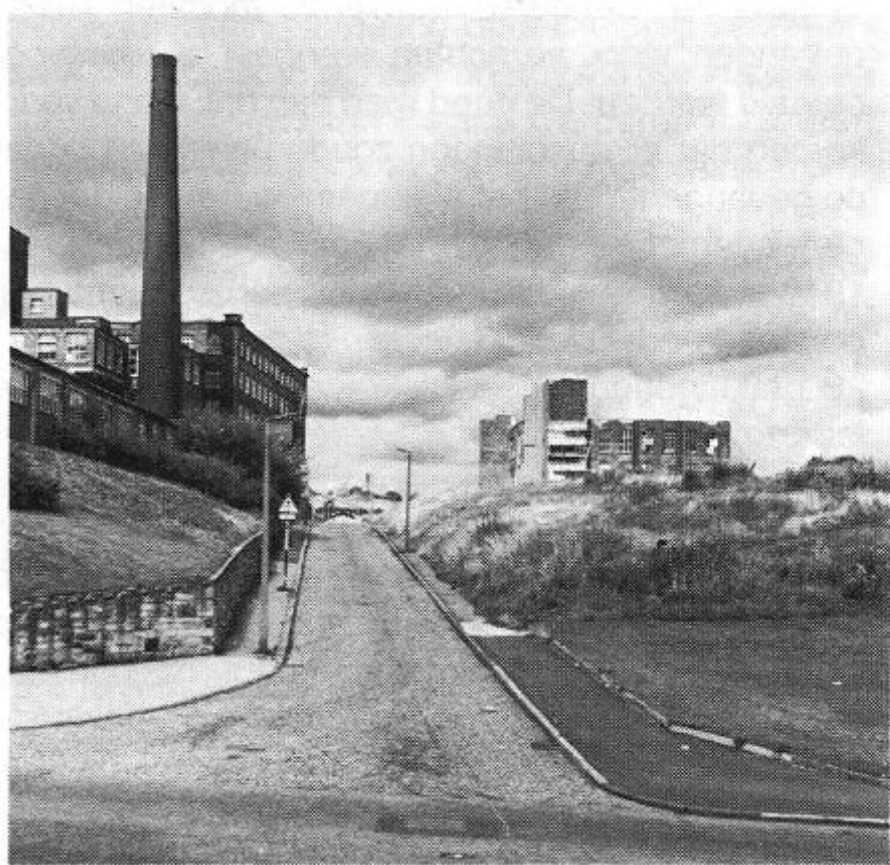
Honderden arbeiders die met reparatiewerkzaamheden in Londen bezig waren gingen in staking; havenarbeiders dreigden het bijltje er bij neer te leggen toen bekend werd dat op een gegeven moment Duitse krijgsgevangenen ingezet zouden worden, terwijl arbeiders in Newcastle liever per dag twee uur overwerkten dan gebruik te maken van Duitse krijgsgevangenen.

Gevangengenomen officieren werden echter niet ingezet bij dit werk, evenals door de wol geverfde Nazi's. Alleen gevangenen die zich goed gedroegen werden als werkrachten bij boeren gebruikt, soms met een Britse bewaker, maar vaak alleen maar onder verantwoordelijkheid van de betrokken boer.

Het bewaken van krijgsgevangenen werd door de soldaten als een prettig maar uiterst vervelend karwei beschouwd. Het risico bleek echter nog eens in juli 1943 toen een genist, Charlie Hands, door een Italiaanse krijgsgevangene, Antonio Armedeo, vermoord werd toen hij toezicht hield op gevangenen die greppels aan het schoonmaken waren op een boerderij in Bedfordshire. De Italiaan ontsnapte met het geweer van de wachtpost, maar stuitte de volgende dag op een gewapende boer. Alhoewel Armedeo het eerst schoot, reageerde de boer bliksemsnel en schoot hij de Italiaan dood.

Het kamp waarover wij in dit artikel schrijven was kamp no. 168 dat in Glen Mill, een oude zes verdiepingen tellende katoenfabriek die door het departement van oorlog gerekwireerd was, ingericht was. De fabriek lag in Odham, Lancashire. Het lag aan de Wellyhole straat aan de rand van de stad en was aan de straatkant en aan de achterkant, waar een spoorlijn lag, door prikkeldraadversperringen omringd. Een deel van de straat lag zelfs binnen de versperringen. Hier was de appèlplaats ingericht. De commandant was kolonel Dennison.

De eerste gevangenen die arriveerden waren 40 mannen van een Duitse duikboot die gered waren nadat dieptebommen in de Noordzee de duikboot gedwongen hadden naar boven te komen. Naarmate de oorlog vorderde werd hun plaats ingenomen door Luftwaffe-mensen die regelmatig in groepen naar Canada werden doorgestuurd. De Duitse



Wellyhole Street in Oldham. Hier lag Glen Mill vroeger.



Boven: Kerstmis 1940. Duitsers staan naar een voetbalwedstrijd op het recreatieveld van Glen Mill te kijken (IWM). Onder: Een bunker kijkt nu uit over het verlaten terrein in Oldham.



angst voor hun eigen duikboten leidde tot een demonstratie waarbij meubilair door de ramen naar buiten werd gegooid toen men vertelde dat zij naar Canada getransporteerd zouden worden. De regiments sergeant-majoor maakte snel een eind aan de angst van de Duitsers – hij ging verdieping na verdieping af en elke Duitse woordvoerder kreeg een paar linksen en rechtsen wanneer hij wat wilde proberen te zeggen! De weerstand was snel gebroken en korte tijd later waren de Duitsers op weg naar de haven van Liverpool.

Het leven in Glen Mill werd een sleur en de verveling werd alleen onderbroken door de regelmatige routine-onderzoeken die uitgevoerd werden waardoor zowel de Engelsen als de Duitsers op hun qui-vive bleven. Vervolgens begonnen vanzelfsprekend de ontsnappingspogingen.

De eerste poging werd gedaan nadat de Lagerführer, Enigen Findesen, de kampcommandant had gevraagd of zij een tennisveld op het recreatieveld mochten aanleggen. Doordat hiertoe een helling half moest worden afgegraven kregen de gevangenen de beschikking over schoppen e.d. Kolonel Dennison vermoedde dat de Duitsers een tunnel zouden proberen te graven en hij gaf daarom toestemming onder voorwaarde dat het tennisveld midden op het recreatieterrein aangelegd werd.

Het tennisveld werd in de vrije tijd gebouwd en op sommige momenten waren er wel eens zeshonderd Duitsers aan het werk. Elke keer wanneer de Duitsers naar dit werk toe gingen werden zij bij de poort gecontroleerd door een wachtpost bij wie zij hun identiteitsplaatje moesten inleveren. Deze werden op een genummerd bord gehangen waaruit direkt bleek hoeveel gevangenen het terrein

betreden hadden. Krijgsgevangenen weten altijd echter uitstekend gebruik te maken van de verveling van wachtposten.

Om te voorkomen dat er teveel mensen tegelijk bij de poort stonden hadden de Duitsers er een gewoonte van gemaakt om een gevangene een aantal identiteitsplaatjes tegelijk aan de wachtpost te geven; waardoor uiteraard het hele effect van dit controlesysteem verloren ging. Op de middag van de geplande ontsnapping slaagden tien gevangenen erin door handig te manipuleren met slechts zes identiteitsplaatjes het terrein te betreden. Vier gevangenen konden daardoor onopgemerkt achterblijven nadat de anderen weer waren teruggekeerd. De mannen groeven zich in in een gat aan de kant van de tennisbaan. Toen de wachtpost alle identiteitsplaatjes weer had uitgegeven en het bord weer leeg was, leek alles in orde.

De zwakke schakel in het plan was echter het feit dat het zomer was. De gevangenen moesten wachten tot het donker was, maar daar stond tegenover dat zij voor negen uur het veld moesten hebben overgestoken en onder het draad door zijn gekropen, aangezien er 's avonds om negen uur appèl werd gehouden en hun afwezigheid dan onmiddellijk zou blijken. Toen het alarm weerklonk duurde het dan ook niet lang voordat de vier gevangenen in de buurt van Oldham weer waren opgepikt. Zij deden geen enkele poging om hun realistisch van brood nagemaakte revolvers te 'gebruiken'. De enige voor wie dit alles nog een staartje had was de wachtpost die drie maanden gevangenisstraf kreeg van de krijgsraad.

Alhoewel de ondervragingen in Kempton Park en de andere opvangcentra bedoeld waren om de



Links: De fabriek hier op 23 december 1940 door de heer Lockyear (IWM).
Boven: Glen Mill werd in de jaren zestig met de grond gelijk gemaakt.

Nazi's tussen de krijgsgevangenen uit te halen was het na de invasie onvermijdelijk dat door de grote aantallen gevangenen Nazi's door de mazen van het net slipten en in gewone kampen terecht kwamen. Bovendien kwamen hier nog Russen, Polen en soldaten met een andere nationaliteit bij die voor de Duitsers hadden gevochten. Eind 1944 bleek dat er onder de 1.500 gevangenen in Glen Mills minstens 350 echte Nazi's waren. De onverbeterlijke nazi's terroriseerden de andere gevangenen en de oorspronkelijke correcte, maar goede verhoudingen tussen de bewakers en de gevangenen verslechterden snel.

Veldwebel Gerald Hanel was een typisch voorbeeld van een jonge, fanatieke nazi die een soort imperium in Glen Mills opbouwde. Hij was lid geweest van de Hitlerjugend en had op 17-jarige leeftijd dienst genomen bij de parachutisten.

Hij arriveerde in Glen Mills tijdens de meest turbulente periode. De bewakers hadden hun handen vol en wanneer de gevangenen alleen waren was er helemaal geen sprake meer van discipline. Vechtersbazen terroriseerden met eigen gemaakte wapens die regelmatig gebruikt werden de zalen van de andere gevangenen.

Hanel arriveerde met vijftig andere parachutisten van zijn divisie tijdens een maaltijd in de fabriek. Toen de etensgamellen werden binnengebracht, ondernamen de Russische gevangenen een stormloop op het eten. Zij duwden iedereen opzij en schoffelden het eten met hun handen vanuit de gamellen in hun mond.

De parachutisten kwamen regelrecht van het slagveld. Zij waren jong en hun gevoel van superioriteit en discipline was sterk. 'Wij moeten deze Russen eens een lesje geven,' zei Hanel tegen zijn kameraden.

De volgende keer dat het eten werd binnengebracht kwamen de para's in actie. Op een teken van Hanel stortten zij zich op de Russen die al weer als varkens aan een trog aan het eten waren. Met hun vuisten, knieën en ellebogen werden de Russen meedogenloos van het eten weggeslagen en in een hoek van de eetzaal gedreven.

De Russen accepteerden hun afstraffing niet zonder slag of stoot. Zij haatten de Duitsers nog meer dan de Engelsen.

Twee avonden later was het de beurt aan de Duitsers om een cabaretvoorstelling te geven en zij hadden daar een groot podium voor gebouwd. De Russen besloten als wraakactie het toneel te laten instorten.

Iemand praatte echter zijn mond voorbij en de para's legden een hinderlaag voor de Russen. Deze keer hadden de Duitsers zich bewapend met ijzeren staven en stokken en zelfs latten waar spijkers in zaten. Bij het einde van het gevecht was het

toneel onbeschadigd maar een groot aantal gevangenen, voor het grootste deel Russen, moest zich met ernstige verwondingen onder doktersbehandeling stellen.

Hanel had met zijn para's snel de wind onder de gevangenen maar de oudere gevangenen die anti-Hitler gevoelens koesterden moesten het zwaar ontgelden. Regelmatig waren er vechtpartijen en werden er 'processen' gehouden waarbij dit soort 'verdachte' elementen genadeloos afgestraft werden.

De para's en anderen in het kamp die dezelfde gevoelens koesterden, schepten er al spoedig een genoeg in om op allerlei manieren dwars te liggen. Ze moesten Britse officieren groeten en deden dat dan ook – zij het dat zij altijd een Hitlergroet uitbrachten. De para's wilden niet werken. Zij zeiden dat voordat zij van hun bases vertrokken waren, hun officieren hadden verteld dat luchtmacht personeel volgens de Conventie van Genève niet te werk mochten worden gesteld. 'Geen werk, geen eten', was het Engelse antwoord. De Duitsers gaven toe, maar het was slechts een schijnoverwinning aangezien de Duitsers zich altijd zoveel mogelijk probeerden te drukken bij het werk.

Aangemoedigd door de nazi's begon het hele kamp aan ontsnappen te denken terwijl diegenen die daar niet aan mee wilden doen driftig meehielpen

de wachtposten te pesten. De gevangenen kwamen terug van hun werk met zakken vol steentjes die zij 's avonds in het donker tegen de draadversperringen gooiden. Deze geluiden veroorzaakten dan ook schietpartijen van wachtposten die dachten dat er gevangenen bezig waren met het door knippen van de versperringen.

Een andere methode die de gevangenen gebruikten was het maken van papieren vliegtuigjes die zij 's avonds vanaf de bovenste verdieping van de fabriek naar beneden over het prikkeldraad lieten vliegen. De wachtposten waren dan genooddaakt om de hele buurt naar deze vliegtuigjes af te zoeken omdat daar boodschappen in verborgen zouden kunnen zijn.

Het nieuws van de opstandige gevangenen raakte snel in de omgeving van Oldham bekend en de nazi's maakten het alleen nog maar erger door demonstratief nazi-liederen te zingen wanneer zij buiten het kamp werden verplaatst.

Het was een beangstigend gezicht om deze vastberaden, fanatieke Duitsers zo arrogant te zien optreden, waarbij zij het zelfs waagden om naar voorbijgangers te spuwen. De wachtposten moesten dan ook meerdere malen tussenbeide komen wanneer woedende bewoners zich op de gevangenen wilden storten.

Toen het Ardennen-offensief werd ingezet steeg



Een beeld vanaf de Greenacres Begraafplaats waar Paul Hartmann in februari 1945 werd begraven, op de plaats waar vroeger de fabriek lag.

het moreel van de Duitsers die dachten dat zij nu wel spoedig bevrijd zouden worden. Toen het nieuwe jaar zulke slechte berichten voor hen bracht realiseerden de gevangenen zich dat wanneer zij vrij wilden komen zij dit zelf zouden moeten bewerkstelligen. Tunnels graven was hier onmogelijk en daarom moesten zij iets anders proberen. De nazi's in Glen Mill ontwikkelden een plan waarbij iedereen die maar wilde of kon de benen zou kunnen nemen.

Wanneer het dag zou worden en de wachtposten vermoeid waren, zouden een aantal uitgezochte gevangenen een vechtpartij enscèneren. Dit zou de bewakers niet al te achterdochtig maken aangezien dit vaak het tijdstip was dat de Duitsers van dit soort strafoefeningen hielden. Het zou hun aandacht echter wel trekken waardoor zij van de draadversperringen zouden worden afgeleid. Wanneer het kabaal in de fabriek op haar hoogtepunt was zouden andere gevangenen het prikkeldraad doorsnijden en massaal ontsnappen.

De morgen van die koude februaridag had niet beter voor de gevangenen kunnen zijn. Het was mistig en koud. De mist had de wachtposten verkleumd tot op hun boten.

Het plan werkte. Een aantal gevangenen was al buiten het kamp voordat de schoten van de bewakers in de buurt de anderen ontmoedigden om door te zetten. Ze staken de weg over, renden de tegenover liggende heuvel op en verdwenen via het kerkhof op de top van de heuvel.

Onderweg voegde zich een andere gevangene bij hen die wel op zeer spectaculaire wijze ontsnapt was. Hij had een plank in het prikkeldraad gestoken en had die als een volleerd acrobaat, wat hij ook was, gebruikt als springplank. Als een kat kwam hij op zijn pootjes terecht en was verdwenen voordat de verbouwde wachtpost had kunnen ingrijpen. Het duurde een hele tijd voordat vastgesteld was hoeveel gevangenen er ontsnapt waren. Op het moment dat de bewakers waren gaan schieten waren de overige gevangenen de fabriek ingevlucht. Tijdens het appèl waren zij echter obstinaat en onwillig en probeerden de zaak te flessen door tijdens het afroepen van namen van ontsnapte gevangenen met 'present' te antwoorden. Tenslotte zei de commandant dat hij niet van puzzeltjes hield. Hij wilde weten hoeveel gevangenen er nog in de fabriek waren en wie niet meewerkte moest de gevolgen zelf maar dragen.

De gevangenen zagen dat hij het meende. De wacht binnen en buiten het kamp werd verdubbeld terwijl de mitrailleur op de mannen op de appèlplaats werden gericht. Het tellen begon. Toen de gevangenen geïdentificeerd waren werden zij in groepjes van vijftig naar de binnenplaats van de fabriek afgemarcheerd.

Bij het verstrijken van deze sombere dag werden de gevangenen steeds recalcitranter. Ze zongen naziliederen, scholden Britse officieren en wachtposten uit, wanneer die in hun buurt kwamen.

's Middags trok de sergeant van de wacht een krijtstreep over de appèlplaats. 'Let op dat de gevangenen die lijn niet passeren', zei hij. 'Wanneer ze het toch doen, sommige ze dan terug. Wanneer dat niet helpt, dan wordt het vuur geopend.'

Een van de bewakers was John Jaffray, een van de laders van een stuk luchtafweergeschut bij de fabriek, die nu evenals een aantal andere soldaten bij dit noodgeval moesten assisteren. Behalve de schietoefeningen die hij tijdens zijn opleiding had gedaan, had Jaffray nog nooit van zijn leven een schot afgevuurd. Nu stond hij binnen de omheining tegenover een dreigende, morrende groep gevangenen die met de minuut luidruchtiger werd.

Jaffray voelde zich niet bijzonder verontrust, behalve wanneer hij bij tijd en wijle wanneer de krijtstreep onder de voeten van de gevangenen dreigde te verdwijnen en hij dan met zijn scherpe Schotse stem waarschuwde dat zij zich terug moesten trekken daar hij anders zou schieten. Soms reageerden zij, maar soms luisterden zij ook naar de Lagerführer die hen bleef aanvuren om door te gaan met treiteren. Toen het echter hard begon te regenen begonnen de gevangenen die al geïdentificeerd



De Wellyhole Street lag binnen het kamp. Hier konden de gevangenen hun benen strekken (IWM). Onder: Echo's uit het verleden. De bunker is de enige herinnering aan de tijden dat deze winderige straat ergens anders voor gebruikt werd.



waren te schreeuwen dat zij de fabriek in wilden en renden zij naar de poort. 'Terug' schreeuwde Jaffray.

De gevangenen negeerden zijn bevel en stopten niet totdat hij zijn geweer richtte.

'Nu of nooit', dacht Jaffray. Zijn opdracht was om in zo'n geval te schieten. In zijn opwindende richtte hij echter niet hoog genoeg en toen hij vuurde zag hij tot zijn ontzetting dat een gevangene uit de voorste rij in elkaar zakte.

Het lawaai dat de gevangenen hadden gemaakt, verstomde plotseling alsof een schakelaar was omgedraaid. De gevangenen waren zo geschrokken en bang geworden dat zij niet eens probeerden om Paul Hartmann die na een paar stuipreukingen doodstil op de grond lag, te helpen. Het enige geluid werd veroorzaakt door een andere gevangene die

door de kogel getroffen was nadat die het hoofd van Hartmann had verlaten.

Het krakende schot had onmiddellijk de aandacht van de Engelsen getrokken die aan kwamen rennen. Twee Duitsers kregen opdracht hun dode kameraad van de appèlplaats weg te brengen. De Lagerführer kreeg opdracht zijn mannen weer achter de krijtlijn te zetten. Jaffray stopte de patroonhuls in zijn zak en moest naar de wachtruimte. Hij had meer dan vier uur op wacht gestaan.

De telling leerde dat zeven gevangenen ontsnapt waren. Hun vrijheid duurde echter niet lang. Een meisje van de spoorwegen ontdekte een gevangene

Het graf van Paul Hartmann, zijde van achteren op het Duitse oorlogskerkhof in Cannock Chase in Staffordshire, dat op 10 juni 1967 geopend werd.





Links: Hans Teske, hier door een medegevangene in Hill Hall, kamp no. 116, gefotografeerd. Hij staat hier bij het hek dat hij diverse malen passeerde om de plaatselijke schone met zijn charmes te overladen. Boven: Op 16 november 1976 keerde hij naar dezelfde plaats terug. Alhoewel hij officieel nog steeds een Duitse krijgsgevangene is, lieten wij hem na afloop weer terugkeren naar zijn woning in Milton Keynes!

ne de volgende morgen bij het station Castleton, een paar kilometer van het kamp. Twee gevangenen werden ontdekt in Wakefield in Yorkshire, terwijl de andere vier tegelijk in Leeds konden worden aangehouden, vijftig kilometer verderop. Zij hadden geprobeerd de oostkust van Yorkshire te bereiken in plaats van Liverpool dat dichterbij lag, omdat zij van mening waren dat men zich bij de speurtocht automatisch op Liverpool zou concentreren.

Bij het einde van de oorlog waren er in totaal 7.200.000 krijgsgevangenen in geallieerde handen. De troepen die door overgave van Duitsland in geallieerde handen vielen werden geclassificeerd als 'ontwapens personeel' om hen te onderscheiden van de gevangenen die tijdens de gevechten gevangen genomen waren.

In Engeland waren meer dan 158.000 gevangenen bezig met agrarisch werk; 50.000 gevangenen waren ingezet door het ministerie van Oorlog terwijl 36.000 mannen bezig waren het ontmantelen van krijgsgevangenkampen die overbodig geworden waren. Nog eens 35.000 mannen werden ingezet door het Ministerie van Openbare Werken en 19.500 door het Ministerie van Luchtvaart. In totaal waren er in Engeland 394.000 krijgsgevangenen toen in september 1946 de repatriëringen begonnen. Hogere officieren en pro-nazi's kwamen hierbij voorlopig nog niet aan de beurt. Deze gevangenen moesten elk half jaar voor een speciale commissie verschijnen. Vaak kwamen deze nazi's met een nazigroet de kamer van deze commissie binnen, hetgeen bijna automatisch een verlenging van de internering betekende. Gerard Hanel bleef drie jaar lang na de oorlog op deze manier in Glen Mill in gevangenschap.

Glen Mill bleek een ideale keus voor ons verhaal over deze kampen aangezien de heer Lockyear met Kerstmis 1940 een hele serie foto's van het kamp had gemaakt. Deze foto's bevinden zich nu in het Imperial War Museum.

Na de oorlog werd de fabriek door de Vitaform Rubber Company overgenomen. In de zestiger jaren werd de fabriek echter gesloopt. Toen wij de Wellyhole Street bezochten troffen wij slechts een uitgestrekte vlakte aan. De afzonderingscellen aan de andere kant van de weg waren echter nog aanwezig. Wij wilden de exacte plaats waar op 7 februari 1945 de schietpartij plaats had gevonden traceren, maar toen wij contact opnamen met de Jaffray, de schildwacht die het dodelijk schot loste, weigerde hij botweg om ook maar enige medewerking te verlenen.

De Duitser die gedood werd, de 18-jarige Paul Hartmann, werd op 13 februari 1945 in graf nr.

AC11-60 van het Greenacres kerkhof begraven. Op de kist lag een hakenkruisvlag en twee bloemenkransen. Zestig krijgsgevangenen kregen toestemming om onder bewaking de begrafenis bij te wonen. Op 8 mei 1962 werd zijn lichaam weer opgegraven en opnieuw begraven op de militaire begraafplaats in Cannock Chase – blok 3, graf 137.

Feldwebel Wolfgang Rosterg die op 23 december 1944 in het kamp Comrie door een aantal medegevangenen werd opgehangen, ligt nu begraven op hetzelfde kerkhof blok 4, graf 207.

Hedentendage bevindt zich, hoe vreemd dit ook klinkt, nog steeds een Duitse krijgsgevangene in Engeland. Obergefreiter Hans Teske-vocht met het 5e Fallschirmjäger-regiment in Tunesië waar hij het IJzeren Kruis 1e Klas verdiende tijdens de gevechten om de Kaktusfarm. Hij had al eerder het IJzeren Kruis 2e Klas verdiend door het redden van een gewonde Britse soldaat onder vijandelijk vuur. Teske raakte gewond en viel op 7 mei 1943 in geallieerde handen toen hij in het hospitaal van Thnis lag, waarna hij naar Amerika werd overgebracht.

Bij het einde van de oorlog werd Teske naar Engeland gestuurd waar hij in kamp no 116 in Hill Hall bij Esping in Essex terecht kwam.

Hij werd een aardige lastpost doordat hij regelmatig uitstapjes vanuit dit kamp maakte om de plaat-

selijke schone met zijn charmes te overladen.

Aangezien zijn woonplaats in het tegenwoordige Oost-Duitsland lag werd hij niet gerepatriëerd en mocht Teske buiten het kamp gaan wonen voor een periode van 12 maanden waarbij hij op erewoord werd vrijgelaten. In juni 1948 vroeg hij verlof om zich in Kent te vestigen. Dit werd toegestaan en zijn naam werd van de lijsten in Essex afgevoerd, waarbij men in Kent verzuimde om zijn naam aan de lijsten toe te voegen. Met Kerstmis 1948 werden alle op erewoord vrijgelaten gevangenen gerepatriëerd – met uitzondering van Teske. Toen hij er achter kwam wat er misgelopen was vroeg hij ook om gerepatriëerd te worden, dit verzoek werd echter niet ingewilligd.

Jarenlang bleef hij corresponderen met Dr. Adenauer, Edward Heath en diverse Duitse ambassadeurs om gerepatriëerd te worden. Toen de Duitse regering de Compensatierekening van Duitse krijgsgevangenen presenteerde waarhij iedereen na januari 1947 1 mark per dag, en na 1 januari 1949 5 mark per dag kreeg, viel Teske weer uit de boot aangezien zijn naam nergens geregistreerd was. Teske schat hij dat hij hierdoor zo langzamerhand tienduizenden guldens heeft moeten missen. Hij vertelde de uitgever dat hij 1970 maar gestopt is met zijn acties en hij maar in Engeland is blijven wonen waarbij hij technisch gezien nog steeds een Duitse krijgsgevangene is.

Alhoewel er meer dan dertig jaar tussen deze twee foto's verstreken zijn, is Hans Teske (hier naast een Nissen-hut in Hill Hall), toen en nu, nog steeds een krijgsgevangene!



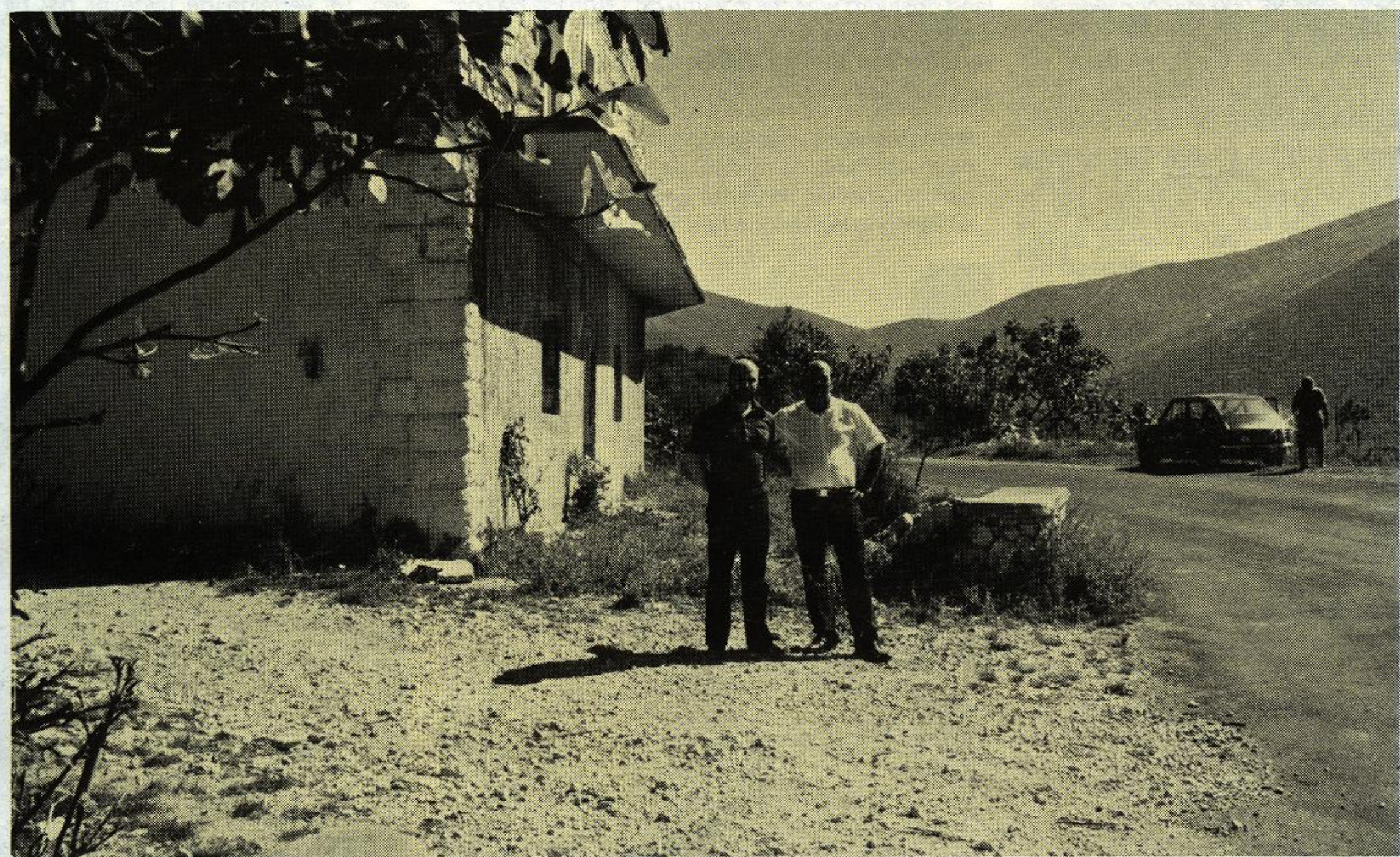
Nummer 18: De slag om SAN PIETRO

De oversteek van de Seine bij Vernon



Italië 1944

Italië 1979



Verschijnt over drie maanden